



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 21

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROBLEMATICHE
RELATIVE ALLE AUTORIZZAZIONI, AI CONTRATTI DI
SERVIZIO ED AI CONTRATTI DI PROGRAMMA NEI SETTORI
DEI TRASPORTI, POSTALE, DELLE TELECOMUNICAZIONI,
DEI LAVORI PUBBLICI E DELLE INFRASTRUTTURE

192^a seduta: martedì 8 giugno 2010

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E**Audizione del direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie Alberto Chiovelli**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 11 e <i>passim</i>	
* BALDINI (PdL)	17, 19	
DE TONI (IdV)	11, 18, 23	
FILIPPI Marco (PD)	5, 10, 20 e <i>passim</i>	
GRANAIOLO (PD)	17	
		<i>CHIOVELLI</i> Pag. 3, 5, 11 e <i>passim</i>

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Io Sud, Movimento Repubblicani Europei): UDC-SVP-Aut:UV-MAIE-IS-MRE; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, l'ingegner Alberto Chiovelli, direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, e l'ingegner Giulio Margarita, dirigente.

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie Alberto Chiovelli

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle problematiche relative alle autorizzazioni, ai contratti di servizio ed ai contratti di programma nei settori dei trasporti, postale, delle telecomunicazioni, dei lavori pubblici e delle infrastrutture, sospesa nella seduta del 3 marzo scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi in programma l'audizione del direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, ingegner Alberto Chiovelli, che è accompagnato dall'ingegner Giulio Margarita, dirigente della medesima struttura.

Lascio quindi la parola all'ingegner Chiovelli.

CHIOVELLI. Signor Presidente, voglio partire dall'audizione dello scorso 3 marzo presso questa Commissione, dove – come ricorderete – abbiamo illustrato la situazione della sicurezza del trasporto ferroviario in Italia, anche presentando e depositando alcune relazioni e alcuni dati sull'incidentalità. In particolare, partirò dai quesiti che furono posti nel corso di quella seduta con riferimento all'incidente di Viareggio: le cause dell'incidente, gli interventi attuati e da attuare per ridurre i rischi.

Per chiarezza, desidero richiamare la vostra attenzione sul fatto che l'Agenzia fra i suoi compiti ha la facoltà, e non l'obbligo, a seguito di incidenti di aprire un'indagine; questa ha lo scopo di individuare le cause tecniche e non le responsabilità relative agli incidenti ed ha altresì lo scopo di individuare eventuali fattori di rischio, tali da necessitare di interventi immediati. Ed è proprio quello che abbiamo fatto nel caso di Viareggio, aprendo un'indagine il giorno successivo a quello dell'incidente.

Vorrei richiamare la vostra attenzione anche su un'altra questione, cioè sul fatto che l'autorità giudiziaria ha più volte richiesto elementi all'Agenzia. Noi, ovviamente, abbiamo fornito la massima collaborazione. Siamo tuttavia tenuti a non divulgare informazioni che riguardano il procedimento in corso; chiedo, pertanto, in anticipo la vostra comprensione se su alcuni aspetti non potrò essere pienamente esaustivo.

Passo ad una sintetica descrizione dell'incidente, anche se i fatti sono purtroppo noti. Il giorno 29 giugno 2009 un treno dell'impresa ferroviaria Trenitalia, composto da 14 carri cisterna carichi di GPL di proprietà della società GATX, proveniente da Trecate e diretto a Gricignano-Teverola, durante il transito sul quarto binario della stazione di Viareggio sviava con il primo carrello del primo carro dopo la locomotiva. Il lato destro del carrello sviato urtava contro il marciapiede del quarto binario, mantenendo il convoglio nella traiettoria del binario per tutta la lunghezza della pensilina. Dopodiché si aveva un ribaltamento sul lato sinistro del primo carro e conseguentemente il secondo, il terzo, il quarto e il quinto carro si ribaltavano, mentre il sesto e il settimo sviavano senza ribaltarsi; i rimanenti sette carri rimanevano sul binario.

Dal primo carro, a causa di uno squarcio lungo circa 15 centimetri del serbatoio, prodottosi durante l'evento, fuoriusciva il gas che invadeva la zona circostante e gli edifici situati in prossimità dell'area ferroviaria. Dopo circa tre minuti il gas fuoriuscito dalla cisterna si incendiava provocando diverse deflagrazioni che investivano tutta l'area e le abitazioni circostanti, con le ben note tragiche conseguenze che conosciamo.

Da quanto è stato possibile ricostruire, abbiamo accertato che il carro aveva effettuato l'ultima manutenzione presso l'officina «CIMA Riparazioni» di Bozzolo, in provincia di Mantova, il 2 marzo 2009; la successiva manutenzione doveva essere effettuata entro quattro anni da tale data.

A seguito di questa prima ricostruzione, il 1° e il 2 luglio il personale dell'Agenzia si è recato presso la succitata officina. Abbiamo acquisito ulteriori elementi e abbiamo scoperto che il carro era stato inviato presso l'officina CIMA il 21 gennaio 2009 per essere sottoposto ad un intervento di manutenzione, così come previsto dal piano di manutenzione. Nel corso dei controlli, il personale dell'officina aveva rilevato alcune non conformità su due sale presenti sul carro appartenenti allo stesso carrello e pertanto aveva richiesto al proprietario l'invio di due sale revisionate per la loro sostituzione. Il proprietario del carro faceva pervenire all'officina due sale in sostituzione di quelle che erano state rilevate non conformi. Una delle due è quella poi ritrovata con il fusello rotto nell'incidente di Viareggio.

Le sale erano state inviate per conto del proprietario dei carri, la GATX, da un'officina di manutenzione tedesca di Hannover ed erano state sottoposte, da quanto è risultato poi dalla ricostruzione che abbiamo fatto...

PRESIDENTE. Tecnicamente le sale...

FILIPPI Marco (PD). Sono quelle che tengono l'asse.

CHIOVELLI. Il gruppo asse e ruote. In gergo ferroviario si chiama «sala montata».

Abbiamo verificato che questi assali erano stati sottoposti, nel novembre 2008, presso l'officina di Hannover, ad una revisione che prevedeva anche l'effettuazione dei controlli non distruttivi sull'asse. È risultato altresì che il 10 febbraio 2009 la cisterna era stata sottoposta all'ispezione prevista dal RID (ispezione esterna e una prova di tenuta del serbatoio del carro cisterna); la successiva revisione era prevista per il 2012.

A seguito delle informazioni acquisite con questi primi rilievi, abbiamo ritenuto necessario effettuare un incontro con l'Autorità nazionale per la sicurezza tedesca (EBA) e una visita congiunta con la stessa Autorità presso l'officina di Hannover. Qui abbiamo acquisito ulteriori elementi; abbiamo rilevato che i componenti del carro sviato, che era stato dichiarato conforme a quello omologato dall'Autorità tedesca, risultavano di tipo diverso e di data antecedente all'anno di costruzione del carro. In particolare, il carrello era del 1973, la sala montata del 1974, mentre l'omologazione del prototipo del carro fatta dall'Autorità tedesca era del 2003 e l'immatricolazione del carro incidentato, conforme al prototipo omologato, era invece del 2004. Abbiamo allora richiesto approfondimenti all'Autorità tedesca circa l'intercambiabilità dei componenti, di chiarire se l'omologazione del prototipo si riferisce a componentistica totalmente nuova e di conoscere il numero di carri dichiarati conformi al rotabile immatricolato. Inoltre, abbiamo acquisito anche documentazione tecnica presso l'officina di Hannover, che poi è stata richiesta e quindi consegnata all'autorità giudiziaria.

Al fine di definire con esattezza il succedersi dei fatti, le cause e le azioni correttive da intraprendere, oltre agli accertamenti tecnici sul sito dell'incidente, agli accertamenti presso le officine e all'incontro con l'Autorità tedesca cui ho accennato, abbiamo richiesto ulteriore documentazione sia all'impresa ferroviaria Trenitalia, sia a Rete ferroviaria italiana, che hanno inviato detta documentazione, in particolare le relative relazioni d'inchiesta.

La relazione d'inchiesta di Rete ferroviaria italiana ha individuato la causa dell'incidente nel cedimento di un asse del primo carrello in composizione al treno; a seguito del cedimento dell'asse, il carro cisterna è sviato e ribaltato. Secondo le conclusioni della relazione di Rete ferroviaria italiana, la cisterna contenente il GPL, ribaltandosi, avrebbe urtato contro un deviatoio, procurandosi lo squarcio dal quale è fuoruscito il gas. Queste sono le conclusioni della relazione d'inchiesta di Rete ferroviaria italiana.

La relazione di Trenitalia giunge a conclusioni analoghe in relazione alla causa dell'evento, quindi la rottura del fusello dell'asse, ma non si pronuncia sulla causa del danneggiamento della cisterna.

Successivamente alla prima raccolta di documentazione, risalente al 2 luglio (cioè pochi giorni dopo la data dell'incidente, avvenuto il 29 giu-

gno), l'autorità giudiziaria ha formulato all'Agenzia una serie di ulteriori richieste di elementi tecnico-normativi, che sono stati puntualmente forniti e in merito ai quali, ovviamente, l'Agenzia è vincolata a mantenere la riservatezza.

Per poter trarre le proprie definitive conclusioni sulla completa ricostruzione dell'evento, l'Agenzia ritiene necessario effettuare alcuni rilievi sulle parti incidentate, che al momento non sono accessibili in quanto poste sotto sequestro dall'autorità giudiziaria. Questa, comunque, su esplicita richiesta dell'Agenzia, ha già dato la disponibilità a consentire l'accesso non appena lo stato delle indagini lo consentirà.

In ogni caso, ritengo importante sottolineare che gli elementi da noi acquisiti fino ad oggi, pur non consentendo la completa ricostruzione dell'evento, sono risultati sufficienti per intraprendere una serie di misure ed azioni finalizzate ad evitare il ripetersi di incidenti analoghi.

Vorrei ora passare alla descrizione delle misure adottate a seguito dell'incidente che, sostanzialmente, sono state attuate in tre direzioni. La prima è in stretto riferimento agli elementi emersi a seguito dell'incidente; la seconda si è sviluppata a seguito della partecipazione ai lavori in sede comunitaria; la terza è mirata, in generale, a incrementare i livelli di sicurezza nel trasporto delle merci pericolose, con una maggiore connotazione di prevenzione.

Dopo i primi accertamenti dei quali vi ho parlato, l'Agenzia ha emanato il 3 luglio scorso un provvedimento che, vorrei sottolinearlo, è ancora oggi in vigore. Esso riguarda appunto alcune azioni immediate finalizzate ad individuare il più rapidamente possibile gli assi che si trovassero in condizioni simili a quello rotti a Viareggio.

In particolare, è stato prescritto a tutte le imprese ferroviarie in possesso di certificato di sicurezza per il trasporto merci in Italia di individuare i carri utilizzati in composizione ai propri treni con assi rientranti in una delle tre seguenti condizioni: che siano stati sottoposti agli ultimi controlli non distruttivi presso l'officina di manutenzione tedesca di Hannover; che provengano dalla stessa colata dell'asse andato a rottura a Viareggio; che siano equipaggiati con sale montate rispondenti allo stesso disegno dell'asse andato a rottura a Viareggio. Ovviamente, la disposizione prevedeva di fermare immediatamente i carri per sottoporre gli assi a controlli straordinari ad ultrasuoni.

Il provvedimento del 3 luglio è stato contestualmente notificato, per l'adozione delle misure di competenza, a tutte le autorità nazionali dei Paesi comunitari e all'Agenzia ferroviaria europea. A seguito dell'emanazione di tale provvedimento, sono stati individuati 18 carri nel corso del 2009 e 1 carro nel corso del 2010, appartenenti alla società GATX e rientranti nelle tre casistiche sopra elencate. I carri fermati sono stati controllati, sono stati sostituiti gli assi e, stando a quanto a noi noto ad oggi, non sono state riscontrate anomalie.

In particolare, 15 carri sono stati sottoposti immediatamente a controlli ad ultrasuoni e poi trasferiti presso gli impianti di assegnazione per la sostituzione delle sale montate. Tre carri, invece, rientravano nella

casistica per la quale l'ultimo controllo era stato effettuato presso l'impianto di Hannover e, di conseguenza, le sale montate sono state sostituite negli impianti in cui si trovavano. Come dicevo, nel corso del 2010 è stato poi individuato un altro carro rientrante in una di queste tre categorie.

È da rilevare che su questo provvedimento, emanato dall'Agenzia il 3 luglio 2009, vi è stata un'impugnativa da parte di una società austriaca, la Rail Cargo Austria, che ha presentato un ricorso al TAR con la motivazione di eccesso di potere per travisamento dei presupposti di fatto, carenza assoluta di motivazione, difetto di adeguata istruttoria, illogicità manifesta e violazione del Trattato CE, chiedendo anche un'istanza di sospensione cautelare per la sussistenza di un danno grave e irreparabile conseguente al divieto di circolazione da noi imposto.

L'istanza di sospensiva è stata respinta dal TAR il 26 novembre 2009 «considerato – così dice la sentenza – che il ricorso non presenta consistenti elementi di fondatezza alla luce delle argomentazioni addotte dall'Amministrazione nella propria memoria di costituzione». L'Agenzia, evidentemente, ha dimostrato al TAR l'accuratezza delle indagini svolte per acquisire ed approfondire ogni possibile elemento utile ad evitare il ripetersi di quanto accaduto.

Il 5 agosto 2009 l'Agenzia ha convocato tutti gli operatori italiani (ivi comprese le imprese ferroviarie in possesso di certificato di sicurezza in Italia) per acquisire elementi relativi ai carri trasportanti le merci pericolose immatricolati in Italia o immatricolati all'estero ma utilizzati in Italia, come è appunto il caso del carro di Viareggio. Il 18 ed il 19 agosto 2009 l'Agenzia ha partecipato ad un incontro tecnico presso l'Agenzia ferroviaria europea, preparatorio della Conferenza svoltasi il successivo 8 settembre, che ha determinato l'attivazione di una apposita *task force* della quale descriverò nel seguito l'attività.

Oltre a questo primo provvedimento (che, lo ripeto, è ancora in vigore), sulla base anche dell'incontro del 5 agosto 2009 con gli altri operatori, l'Agenzia ha adottato una serie di altri provvedimenti destinati in particolare al parco rotabili adibito al trasporto merci pericolose e finalizzati principalmente a verificare per ogni rotabile l'esistenza della «tracciabilità» dei processi manutentivi, con particolare riguardo agli assi. Per «tracciabilità» si è intesa la disponibilità di tutte le informazioni relative agli *standard* costruttivi adottati, alla data di fabbricazione, al fabbricante, alle attività manutentive ed al soggetto deputato alla manutenzione, prevedendo controlli straordinari su tutti i rotabili per i quali non siano disponibili le informazioni sulla tracciabilità.

Il 26 agosto 2009 questa richiesta è stata formalizzata ed è stato chiesto a tutte le imprese ferroviarie in possesso di certificato di sicurezza per il trasporto merci in Italia di effettuare controlli non distruttivi su tutti gli assi appartenenti alla stessa categoria dell'asse rotto e montati su carri immatricolati o utilizzati continuativamente in Italia, non in possesso di tracciabilità. Inoltre, è stato dato anche incarico alle imprese ferroviarie italiane di chiedere ai propri interlocutori esteri gli elementi tecnici relativi alla manutenzione degli assi dei carri esteri che circolano in Italia in re-

gime di scambio. Infine, sempre con la nota del 26 agosto 2009, è stato chiesto di estendere le attività di cui sopra anche ai carri utilizzati per il trasporto di merci non pericolose.

A seguito della nota dell'Agenzia del 26 agosto 2009, gli operatori hanno segnalato che i termini temporali fissati nella nota stessa erano eccessivamente ridotti e hanno richiesto sostanzialmente una proroga. Pertanto abbiamo svolto le nostre valutazioni e, con un successivo provvedimento del 26 novembre 2009, abbiamo concesso una dilazione dei tempi, ma abbiamo ritenuto necessario imporre che, nelle more del completamento della raccolta dei dati (che richiedeva un tempo maggiore di quello da noi previsto), tutti quei carri non in possesso della tracciabilità non potessero superare il limite di velocità di 60 chilometri orari nelle stazioni e nelle aree urbane.

Recentemente, in data 26 maggio 2010, è stato convocato un ulteriore incontro con gli operatori per verificare lo stato di attuazione di queste attività. La situazione è la seguente: è stata completata, per i carri cisterna immatricolati in Italia e adibiti al trasporto di merci pericolose, la tracciabilità relativa alla maggior parte dei dati reperibili; siamo al 30-40 per cento per i carri immatricolati in Italia e non adibiti al trasporto di merci pericolose; in base a una notizia fornitaci dalla ASSOFER (l'Associazione Imprese Fornitrici di Servizi nel Settore Ferroviario e dei Trasporti) nel corso dell'incontro con gli operatori, la cui fonte dovrebbe essere l'associazione internazionale (la UIP), sarebbe disponibile la tracciabilità per circa il 50 per cento dei carri esteri adibiti al trasporto di merci pericolose circolanti in Italia.

A seguito di questi dati, recentemente abbiamo emanato un ulteriore provvedimento in cui si dispone che dal 1° luglio 2010 le ferrocisterne immatricolate in Italia per le quali non siano state acquisite le informazioni richieste non potranno essere più utilizzate per il trasporto di merci pericolose. Inoltre, dal 1° gennaio 2011 le stesse restrizioni saranno applicate per i carri pianale immatricolati in Italia (ricordo che sui carri pianale possono essere trasportate anche le merci pericolose). Abbiamo altresì imposto da subito che per il traffico combinato di merci pericolose dovranno essere utilizzati prioritariamente carri pianale in possesso della richiesta tracciabilità. Come ultima disposizione, dal 1° gennaio 2011 le imprese ferroviarie con certificato di sicurezza in Italia non dovranno più accettare i trasporti di merci pericolose effettuati con carri immatricolati all'estero per i quali non siano state ancora acquisite le informazioni relative alla tracciabilità. Restano ad oggi in vigore le limitazioni di velocità introdotte nel novembre scorso.

Vorrei sottolineare che si tratta di provvedimenti aggiuntivi oltre a quello che abbiamo preso il 3 luglio 2009 (oggetto di ricorso al TAR) che, ribadisco, è ancora in vigore. Abbiamo appreso che a seguito delle richieste fatte dall'Agenzia alle imprese ferroviarie italiane queste ultime hanno richiesto ai propri interlocutori esteri di acquisire informazioni in merito alla tracciabilità dei carri esteri da far circolare in Italia in regime di scambio. A seguito di tali richieste le associazioni europee di settore,

fra cui il CER (Associazione delle ferrovie europee comunitarie) e l'UIP (Associazione internazionale dei proprietari privati di carri), il 7 ottobre 2009 hanno inviato una nota al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nonché all'Agenzia, in cui sono state evidenziate perplessità sulle misure prese dall'Agenzia e sulle informazioni richieste relativamente alla tracciabilità degli assi. A seguito delle criticità illustrate in questa nota, in linea con l'obiettivo dichiarato di aumentare i livelli di sicurezza ferroviaria, le suddette associazioni hanno proposto misure alternative. Innanzitutto hanno proposto di fornire all'Agenzia i dati maggiormente rilevanti estesi a tutta l'Unione europea, con il vantaggio di generare un effetto più sostenibile rispetto ad una misura nazionale isolata.

Occorre evidenziare un dettaglio non trascurabile. Le misure proposte dalle associazioni con la nota del 7 ottobre, anche se più complete ed estese di quelle richieste dall'Agenzia, si completano in un arco temporale di vari anni e quindi di per se stesse non possono essere classificate come provvedimenti urgenti. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti a novembre, un mese dopo aver ricevuto questa lettera, ha risposto alle associazioni concordando con le proposte inviate dalle stesse, anche perché in linea con lo studio che nel frattempo si stava effettuando nella *task force* guidata dall'ERA, precisando che dette proposte si configurano come misure di medio periodo e come tali sono complementari e non alternative alle misure finora adottate in Italia.

Colgo qui l'occasione per ringraziare il ministro Matteoli per la posizione assunta nei confronti delle associazioni e per aver sostenuto la linea assunta dall'Agenzia, a fronte di una richiesta delle associazioni che intendeva, a mio avviso in maniera criticabile, spostare il confronto dal piano tecnico al piano politico. Infatti, il 16 dicembre 2009, proprio a Viareggio, in occasione di un incontro della *task force*, si è svolto anche un incontro tecnico con le associazioni, con i rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con l'Agenzia – incontro al quale non ci siamo sottratti – che si è concluso con l'impegno formale da parte delle associazioni a rispettare le disposizioni italiane sulla tracciabilità degli assi e in particolare a raccogliere e fornire tutti i dati richiesti per la tracciabilità secondo quanto previsto dall'Agenzia.

Veniamo ora all'attività svolta a livello comunitario. A seguito degli incontri fra autorità nazionali ed ERA (Agenzia ferroviaria europea) e anche a seguito della Conferenza europea sulla sicurezza ferroviaria dell'8 settembre scorso è stata istituita presso l'ERA una *task force* (cui partecipiamo attivamente anche noi come Agenzia), il cui programma di lavoro si sta sviluppando sostanzialmente in due fasi.

Nella prima fase, conclusasi lo scorso dicembre, è stata condivisa, sulla base delle informazioni ricevute dalle varie autorità nazionali e dalle associazioni di settore, la necessità di adottare alcune misure attraverso un piano di azione armonizzato a livello europeo. È stato deciso di effettuare, per un periodo di 12 mesi a partire dal 1° aprile 2010, una campagna straordinaria di controlli visivi degli assi secondo criteri definiti in un «Catalogo per i controlli visivi» approvato dalla *task force* dell'ERA e

condiviso dalla stessa. Quest'ultimo riguarda circa 24.000 assi utilizzati in carri destinati al trasporto di merci pericolose, che saranno quindi sottoposti a questi controlli straordinari. Tale catalogo dovrebbe costituire un manuale di riferimento per il personale di manutenzione delle imprese ferroviarie e dei proprietari dei carri. Le sale montate con gli assi non rispondenti ai criteri definiti nel catalogo saranno messe fuori servizio e sottoposte ai controlli non distruttivi. In parallelo al catalogo, al fine di valutare e validare il catalogo stesso, è stato deciso comunque di sottoporre ad un programma di controlli non distruttivi un numero consistente di assi (12.000) tra quelli risultati rispondenti ai criteri definiti nel catalogo. Quindi, una volta validato definitivamente, il catalogo sarà integrato nei piani di manutenzione dei carri come attività manutentiva sistematica a cui sottoporre tutti gli assi dei carri.

La seconda fase dei lavori della *task force*, attualmente in corso e che si dovrebbe concludere entro il prossimo mese di luglio, consiste sostanzialmente nelle seguenti azioni: arrivare alla proposta di un programma per lo sviluppo di un catalogo di «criteri minimi di manutenzione», partendo dai criteri per la manutenzione degli assi e degli altri componenti delle sale montate, ma con l'obiettivo di estenderlo a tutti gli altri componenti di sicurezza dei carri; arrivare alla valutazione dei vari metodi di controlli non-distruttivi utilizzati per le ispezioni degli assi al fine di sviluppare uno *standard* armonizzato a livello europeo, il che oggi non è; arrivare ad una revisione dei differenti regimi di manutenzione dei carri in Europa ed identificazione delle aree che necessitano di un'armonizzazione.

Inoltre, verrà definito lo studio di fattibilità di un sistema europeo per la tracciabilità dei componenti critici dei carri e di un sistema di scambio di informazioni e ritorni di esperienza sull'utilizzo dei carri merci, con l'obiettivo finale di definire una lista di parametri di tracciabilità, insieme alle modalità e tempi di implementazione, che dovrebbero poi essere registrati da ciascun proprietario di carri in un *data-base* accessibile a tutte le autorità di sicurezza europee.

Sto parlando di interventi assolutamente condivisibili dal punto di vista tecnico, che tuttavia impiegheranno un certo tempo per essere fruibili. Continuiamo quindi a ritenerli complementari e non alternativi ai provvedimenti da noi assunti come Agenzia.

Veniamo ora al terzo gruppo di misure da noi intraprese come Agenzia a livello nazionale. Si tratta di misure mirate all'incremento dei livelli di sicurezza del trasporto di merci pericolose e in particolare finalizzate alla prevenzione. Il 27 luglio 2009 l'Agenzia ha prescritto che tutti i treni che trasportano merci pericolose debbano essere necessariamente equipaggiati con sottosistema di bordo per la protezione della marcia, compatibile con il sottosistema di terra. Là dove questa compatibilità non fosse disponibile, in alcuni punti singolari della rete abbiamo prescritto delle limitazioni di esercizio.

FILIPPI Marco (PD). Può spiegare meglio questa misura?

CHIOVELLI. Come ho già illustrato nella relazione svolta il 3 marzo, lo Stato ha realizzato un enorme investimento sulla rete in termini di tecnologie di sicurezza. L'intera rete in gestione a Rete ferroviaria italiana è equipaggiata con sistemi di sicurezza che consentono la protezione della marcia del treno. Per far funzionare questi sistemi occorre che sul treno vi sia un analogo dispositivo in grado di dialogare con il sistema di terra. Naturalmente, poiché gli impianti di terra sono stati finanziati dallo Stato, mentre gli impianti di bordo vengono finanziati dalle imprese, c'è un netto ritardo nell'attuazione di questi programmi.

PRESIDENTE. In che senso vengono finanziati dallo Stato e dalle imprese? Gli impianti fissi li avrà realizzati Rete ferroviaria italiana.

CHIOVELLI. Gli impianti fissi sono stati finanziati con il contratto di programma di Rete ferroviaria italiana, mentre gli impianti a bordo dei rotabili sono finanziati dalle singole imprese ferroviarie che posseggono i rotabili.

PRESIDENTE. Quindi c'è un ritardo delle imprese che gestiscono i carri.

CHIOVELLI. Sì, c'è un disallineamento per vari motivi, che peraltro sono spiegati nella relazione che ho depositato lo scorso 3 marzo.

DE TONI (IdV). Sono stati fissati dei tempi?

CHIOVELLI. Nel giugno scorso, abbiamo introdotto alcune limitazioni di esercizio per i treni che non erano ancora attrezzati, stabilendo limiti di velocità nei bivi e anche sulla rete. Inoltre, abbiamo chiesto la presentazione da parte delle imprese ferroviarie di programmi per l'attrezzaggio, che sono per loro vincolanti; infatti, il mancato rispetto di tali programmi determinerà l'introduzione di ulteriori limitazioni. Stiamo ovviamente monitorando con molta attenzione la situazione.

Per quanto riguarda la questione relativa alle merci pericolose, abbiamo ritenuto che si dovesse dare priorità all'utilizzo dei sistemi di sicurezza e quindi abbiamo imposto che, per i treni che trasportano questo tipo di merci, fossero utilizzate macchine dotate di tali sistemi.

Come sapete, dallo scorso 1° gennaio, l'Agenzia, nella fase di acquisizione delle sue competenze, ha completato il trasferimento dei compiti che ancora mancavano, quelli in materia di infrastruttura, che prima svolgeva Rete ferroviaria italiana. A seguito del trasferimento di questi compiti, lo scorso mese di febbraio, abbiamo emanato una direttiva – che ho descritto piuttosto dettagliatamente nella relazione presentata la volta scorsa – nei confronti di Rete ferroviaria italiana, alla quale si chiede, fra l'altro, di individuare la figura del responsabile di scalo, sia negli scali terminali (in aggiunta ai già previsti responsabili di scalo delle imprese ferroviarie), sia negli scali di smistamento in cui sono programmate mano-

vire di carri di merci pericolose. Con la stessa direttiva, l'Agenzia attribuisce al responsabile di scalo di Rete ferroviaria italiana compiti organizzativi, di presidio, di coordinamento e di controllo delle attività di competenza dei responsabili delle imprese ferroviarie.

Non posso non evidenziare la circostanza che, prima del passaggio delle competenze all'Agenzia, quando questi aspetti erano gestiti direttamente da Rete ferroviaria italiana, le disposizioni emanate prevedevano la sola figura del responsabile di scalo in capo alle imprese ferroviarie, con evidenti problemi di coordinamento fra le stesse nel momento in cui c'è compresenza all'interno degli scali. Questa circostanza evidenzia in maniera chiara l'importanza che tali aspetti vengano posti in capo ad un soggetto indipendente, che non subisca alcun condizionamento rispetto a profili di natura industriale e, nel caso specifico, a questioni di carattere organizzativo da parte di Rete ferroviaria italiana.

Ricorderete che, circa una settimana prima dell'incidente di Viareggio, si verificò un altro incidente piuttosto grave – sebbene con conseguenze diverse – a Vaiano. Ci fu infatti lo svio di un convoglio a causa del cedimento della foglia madre della molla a balestra di un asse di un carro. A seguito di questo incidente, fu aperta un'indagine e il 26 giugno, quattro giorni dopo l'incidente, l'Agenzia emise un provvedimento cautelativo affinché tutti i carri cisterna della stessa tipologia di quello sviato a Vaiano fossero sottoposti ad un controllo straordinario, allo scopo di verificare la presenza di eventuali anomalie nelle sospensioni.

Successivamente, a seguito degli approfondimenti effettuati nel corso dell'indagine sull'incidente, l'Agenzia adottò, nel mese di novembre 2009, un altro provvedimento riferito ai carri muniti di molle a balestra di tipo trapezoidale, disponendo che fossero tutti sottoposti ad accurate ispezioni e ad un adeguamento dei piani di manutenzione, dando però la priorità a quelli destinati al trasporto di merci pericolose.

Allo stato attuale, sono stati effettuati tutti i controlli sui carri muniti di molle a balestra con più di 30 anni di età (come quello che ha avuto l'incidente a Vaiano), immatricolati in Italia. In particolare, Trenitalia ha già sostituito le molle a balestra dei carri ad assi con più di 30 anni e quelle la cui prossima revisione scade oltre il trentesimo anno di età. Sono state inoltre definite le istruzioni operative per l'esecuzione dei controlli non distruttivi sulla foglia madre delle molle e pertanto i piani di manutenzione possono essere modificati come ha richiesto l'Agenzia.

A seguito di questa recente ricognizione, abbiamo disposto che, dal 1° luglio 2010, non potranno più circolare i carri immatricolati in Italia per i quali non siano stati adottati i provvedimenti richiesti dall'Agenzia e che, dal 1° dicembre 2010, le imprese ferroviarie italiane non dovranno più accettare trasporti di merci pericolose effettuati con carri immatricolati all'estero, per i quali non siano stati adottati i provvedimenti che abbiamo richiesto per i carri italiani.

Come avevo accennato nella scorsa audizione del 3 marzo, nell'arco del 2009 si era registrato un preoccupante *trend* in aumento del fenomeno di rilasci di sostanze pericolose. Mi rendo conto che questo dato, che è

stato fornito dall'Agenzia, istituita alla fine del 2008, può essere letto nel senso che sono aumentati gli inconvenienti proprio dopo la creazione dell'Agenzia. In realtà, l'interpretazione deve essere un'altra, e cioè che probabilmente sono aumentati i controlli, per cui riusciamo ad intercettare molte più anomalie di quelle che venivano rese note in precedenza.

Al di là di queste considerazioni, nel 2009 il fenomeno era più che triplicato rispetto al 2005. I dati che ho illustrato in occasione della scorsa audizione mostravano un aumento totale dei casi, di cui circa il 37 per cento riferito a carri cisterna provenienti dall'estero. Ciò significa che il fenomeno non è causato principalmente da carri che vengono dall'estero.

Per affrontare la problematica in maniera complessiva, lo scorso mese di dicembre, abbiamo chiesto a tutte le imprese ferroviarie italiane di adottare provvedimenti idonei a contrastare questo fenomeno, interessando anche i propri *partner* commerciali italiani ed esteri coinvolti nel trasporto di merci pericolose, compresi il mittente, il detentore dei carri, il caricatore e così via, quindi tutti i soggetti che fanno parte della catena del trasporto.

Il 1° febbraio 2010, abbiamo chiesto a tutte le imprese ferroviarie di controllare i dispositivi di chiusura delle ferrocisterne contenenti merci pericolose provenienti dall'estero, anche nei casi in cui tali controlli possono essere omessi sulla base di accordi internazionali fra imprese ferroviarie. Abbiamo disposto che questi controlli aggiuntivi vengano effettuati nelle stazioni di confine, oppure in località prossime al confine con le reti estere, con l'obiettivo di evitare che i treni raggiungano le nostre città. Per alcuni casi specifici, in particolare per quelli avvenuti al confine con la Francia, data la ricorrenza degli eventi, lo scorso mese di febbraio, abbiamo interessato anche l'omologa autorità francese, la quale ci ha confermato che anche da loro questo *trend* è in aumento e, a seguito della nostra sollecitazione, ha richiesto alle imprese ferroviarie certificate in Francia, che si occupano del trasporto di merci pericolose, di analizzare gli eventi occorsi e di adottare provvedimenti anche verso i propri *partner*.

Le misure che sono state messe in campo per il contenimento delle perdite di merci pericolose nei traffici provenienti dall'estero sono state migliorate ed applicate ai traffici interni. A questo scopo, abbiamo promosso l'istituzione di un tavolo tecnico congiunto – che ha già terminato i propri lavori – tra l'Agenzia, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (che, come sapete, è l'autorità competente in materia di merci pericolose) e tutti gli attori della catena del trasporto. Quindi, questa volta sono stati coinvolti non solo gli operatori propriamente ferroviari, cioè le imprese ferroviarie, ma anche le associazioni dei caricatori, dei mittenti e dei detentori dei carri. Il tavolo tecnico ha portato all'emanazione, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di una circolare lo scorso 6 aprile, che prevede una serie di azioni mirate al rafforzamento del presidio riguardante la sicurezza del trasporto delle merci pericolose. La circolare ribadisce sostanzialmente l'importanza dei controlli che tutti gli operatori coinvolti nella catena del trasporto devono svolgere e introduce una procedura specifica per rendere rintracciabile l'esecuzione di una

serie di controlli, che sono stati dettagliatamente elencati, con la finalità di ridurre il rischio di immettere sulla rete ferrocisterne in condizioni di non conformità.

Ovviamente siamo molto attenti a quelli che saranno i dati statistici alla fine del 2010, per verificare se effettivamente si ridurrà il numero totale di questi eventi di perdite e soprattutto se saremo riusciti ad intercettare in particolare quel 63 per cento di casi che provengono da traffico interno. Se questa lista di controlli funzionerà abbiamo intenzione di fare una proposta per esportarla a livello europeo. Per i carri che provengono dall'estero non avevamo scelta, non potevamo chiedere liste di controlli; abbiamo introdotto un controllo aggiuntivo al confine. Per i carri che provengono dall'interno invece abbiamo potuto fare questo. Se riusciremo ad esportare tale metodologia anche all'estero, rendendola condivisa a livello europeo, avremo un beneficio doppio: da un lato, una maggiore sicurezza dell'effettuazione dei controlli; dall'altro, non avremo questo appesantimento dei controlli al confine.

Sempre in relazione alle azioni e alle misure per rafforzare il presidio della sicurezza sulle merci pericolose, abbiamo anche attivato delle azioni congiunte con il Ministero dell'interno. Sono stati coinvolti i compartimenti della Polizia ferroviaria sul territorio, al fine di segnalare le criticità relative all'esercizio ferroviario, di cui vengano a conoscenza. A questo scopo, con la direttiva dello scorso febbraio, abbiamo chiesto a Rete ferroviaria italiana di fornire in automatico ai compartimenti di Polizia ferroviaria le informazioni utili relative al transito di merci pericolose, le integrazioni ai piani di emergenza delle stazioni ferroviarie in relazione al loro inserimento urbano ed al flusso di passeggeri e l'accadimento di incidenti ed inconvenienti di esercizio.

Inoltre, è stato attivato ovviamente un flusso informativo continuo fra l'Agenzia e il servizio di Polizia ferroviaria. In particolare, la Polizia ferroviaria comunica all'Agenzia, tra le altre, tutte le anomalie relative ai trasporti di merci pericolose. Fra queste, vi è un aspetto particolarmente delicato che ci è stato segnalato più volte dai compartimenti di Polizia ferroviaria, che è quello legato alla necessità di limitare la permanenza di carri contenenti merci pericolose in ambito ferroviario ai tempi tecnici strettamente necessari alle operazioni connesse con il trasporto. Poiché in molti casi si verificavano situazioni di soste prolungate di convogli aventi in composizione carri contenenti merci pericolose, l'Agenzia ha richiamato il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie a limitare tali tempi e ad evitare comunque le soste nelle aree che non siano adeguatamente attrezzate con misure di sicurezza.

Infine, sempre sul fronte della collaborazione con il Ministero dell'interno, è in corso di perfezionamento un protocollo d'intesa fra l'Agenzia e il servizio di Polizia ferroviaria per la trasmissione delle informazioni relative ad eventi sottoposti ad indagine e, più in generale, mirato ad istituzionalizzare questa sinergia che già si è attivata in tema di prevenzione. Una simile iniziativa è in corso, anche se leggermente più indietro come attuazione, con il Corpo nazionale dei Vigili del fuoco.

Inoltre, a seguito dell'avanzamento dei lavori della *task force* europea e anche in coerenza con gli orientamenti che si stanno lì definendo in materia di controlli non distruttivi, riteniamo che in Italia si possa anticipare nel tempo l'applicazione di alcune raccomandazioni in materia di controlli non distruttivi, che sono già state definite, ovviamente in linea con i lavori della *task force* europea, e sono già state inviate agli operatori per acquisirne un parere tecnico. In sintesi, tali raccomandazioni richiedono alle imprese ferroviarie e al gestore dell'infrastruttura di avere evidenza da parte delle officine e dei centri riparatori specializzati che effettuano i controlli non distruttivi sia sul materiale rotabile immatricolato in Italia, sia sul materiale rotabile immatricolato all'estero che però viene utilizzato in Italia, dove vengono effettuati degli interventi di manutenzione in officine italiane, di quanto segue: che sia adottato un sistema di gestione in qualità certificato; che il personale delle officine che effettua i controlli non distruttivi sia debitamente certificato ed autorizzato; che siano individuate, a seguito di un'appropriata analisi delle procedure operative per l'esecuzione dei controlli non distruttivi, opportune mitigazioni del rischio derivante dall'eventuale errore dell'operatore; che siano introdotte verifiche a campione sui controlli eseguiti, incaricando un operatore di livello superiore all'operatore che ha effettuato il primo controllo, con particolare riguardo ovviamente alla componentistica più vetusta; che sia assicurato il mantenimento delle competenze degli operatori che operano per i controlli non distruttivi.

Infine, sempre sul piano internazionale, vorrei evidenziare l'impegno che abbiamo profuso, anche se il risultato non è stato raggiunto al cento per cento, in relazione all'introduzione del dispositivo rilevatore di svio nelle specifiche tecniche di interoperabilità dei carri merci. Abbiamo richiesto, come Italia, l'inserimento del requisito relativo al rilevatore di svio affinché questo sia presente nei carri, obbligatoriamente almeno in quelli adibiti al trasporto di merci pericolose. Al momento la situazione è la seguente: c'è stata un'iniziativa ufficiale da parte del Comitato RID, a cui partecipa ovviamente anche l'Italia, per inserire questo dispositivo come obbligatorio nei carri per il trasporto di merci pericolose già a partire dalla prossima edizione del RID. La proposta però è stata contestata da varie parti sulla base del principio che non è lecito imporre un dispositivo di sicurezza agli altri Stati membri, a prescindere da un'analisi costi-benefici. Quindi la Commissione europea ha commissionato all'Agenzia ferroviaria europea un esame della situazione. L'Agenzia ferroviaria europea ha analizzato la questione e ha presentato una raccomandazione che modifica la proposta fatta dal Comitato RID prevedendo una serie di studi e approfondimenti per quanto riguarda la soluzione tecnica e la compatibilità con le altre disposizioni delle specifiche tecniche di interoperabilità. L'attuazione è stata quindi spostata al 2013 per consentire di completare gli studi richiesti.

In conclusione, vorrei portare all'attenzione della Commissione la circostanza che l'adozione dei provvedimenti intrapresi a seguito dell'incidente di Viareggio è stata oggetto di reclami da parte delle associazioni

di settore che si sono rivolte alla Commissione europea (questo lo sappiamo per il tramite di una nota che la Commissione europea ci ha inviato). Tali misure, introdotte a livello nazionale, a parere della Commissione, potrebbero rientrare tra quei provvedimenti unilaterali che corrono il rischio di essere – sempre a detta della Commissione – discriminatori o che addirittura si traducono in restrizioni del trasporto ferroviario tra gli Stati della Comunità europea. Poiché in alcuni casi l'adozione di misure a livello nazionale è previsto che sia notificata alla Commissione europea, che deve esprimere il parere, con una nota del marzo 2010 – quindi è relativamente recente – è stato chiesto all'Agenzia di notificare alla Commissione stessa tutti i provvedimenti adottati in Italia a seguito dell'incidente di Viareggio.

Noi abbiamo già riscontrato le richieste della Commissione alla fine del mese di marzo scorso, precisando che tutti i provvedimenti adottati dall'Agenzia a seguito del disastro di Viareggio hanno carattere di urgenza e di temporaneità, essendo tesi a scongiurare il ripetersi di eventi simili, nelle more dell'effettuazione dei controlli che noi abbiamo richiesto, nonché di eventuali interventi strutturali che le autorità competenti riterranno eventualmente di adottare sulla base degli approfondimenti in corso, sia a livello nazionale, sia a livello internazionale. Quindi questi provvedimenti, a giudizio dell'Agenzia, sono stati adottati in conformità ai principi delle direttive comunitarie, che – lo ricordo a tutti noi – prevedono che «Gli Stati membri garantiscono il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione della normativa comunitaria, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi». Sempre le stesse direttive comunitarie prevedono anche che «Gli Stati membri provvedono affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano incomba ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie, obbligandoli a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio». Credo sia quello che noi abbiamo fatto in questo anno di attività.

I provvedimenti che ha adottato l'Agenzia sono in linea con il decreto legislativo n. 162, istitutivo dell'Agenzia, che assegna a quest'ultima, tra gli altri, il compito di «impartire ai gestori delle infrastrutture ed alle imprese ferroviarie direttive, raccomandazioni in materia di sicurezza, nonché in ordine agli accorgimenti e procedure necessarie ed utili al perseguimento della sicurezza ferroviaria». Essi quindi non rappresentano, sempre a giudizio dell'Agenzia, modifiche a *standard* e a norme di sicurezza nazionale per i quali sia prevista la notifica alla Commissione.

Mi premeva evidenziare questa circostanza per partecipare a tutti voi come in questo anno, dopo l'incidente di Viareggio, oltre al lavoro che abbiamo svolto per introdurre misure correttive mirate a rafforzare il presidio della sicurezza, l'Agenzia si sia trovata di fronte anche a difficoltà esterne. Mi riferisco al ricorso al TAR, alla nota delle associazioni e, da ultimo, anche alla la nota della Commissione europea.

In conclusione, do un'ultima informazione relativa a un evento successivo alla scorsa audizione. È stato richiesto all'Agenzia un incontro da parte delle associazioni dei familiari delle vittime di Viareggio, incontro che abbiamo ritenuto, come Agenzia, istituzionalmente dovuto e che ha avuto luogo il 9 aprile scorso.

Naturalmente, Presidente, tutta la documentazione da me citata in questo intervento, nel caso lo richiediate, è a vostra completa disposizione.

PRESIDENTE. Rivolgo un ringraziamento convinto all'ingegner Chiovelli anche perché mi sembra di ricordare che già in occasione dell'audizione del 3 marzo tutti i componenti della Commissione avessero espresso un apprezzamento per la sua relazione.

Con l'audizione di quest'oggi ritengo di poter dire che abbiamo acquisito elementi assai più precisi e completi, della qual cosa non posso che, a nome di tutta la Commissione, essere grato all'ingegner Chiovelli, il quale ha così fornito un serio, concreto, ordinato e completo aggiornamento nella ricostruzione di quanto accaduto.

L'invito posto al termine della sua pregevolissima audizione non può che trovarci interessati, al fine di mettere tutti i colleghi nella condizione di capire cosa sia accaduto e cosa fare per evitare che tali fatti si verifichino nuovamente in futuro.

GRANAIOLA (PD). Presidente, mi associo ai ringraziamenti da lei rivolti all'ingegner Chiovelli, anche perché, in carenza di mezzi e di personale, il lavoro realizzato dall'Agenzia in questi anni è stato sicuramente importante e molto utile.

Bisogna però rilevare che gli incidenti continuano a verificarsi. Risale all'altro ieri l'episodio delle due cisterne dirette a Novara, dalle quali si è verificata una fuoriuscita di gas. Qualche tempo fa, lo stesso incidente si era verificato ad Alessandria. Come mai, nonostante i controlli messi in atto, episodi di questo tipo continuano a verificarsi? È sicuramente importante il lavoro svolto in collaborazione con la Polizia ferroviaria, ma mi sembra davvero preoccupante il fatto che simili incidenti continuino a ripetersi. Chiedo pertanto all'ingegner Chiovelli se, insieme alla documentazione che ci fornirà, fosse possibile ricevere un rapporto preciso sugli incidenti gravi, e meno gravi, verificatisi in questi ultimi anni, perché mi sembra che i siano dati davvero preoccupanti.

In secondo luogo, vorrei sapere se è a conoscenza (e se è vero) del fatto che, all'interno di Rete ferroviaria italiana e CESIFER, sono stati assunti due provvedimenti disciplinari riguardanti l'omologazione di mezzi d'opera, carri e carrelli. Questa ultima domanda mi è stata sollecitata dalle associazioni.

BALDINI (PdL). Presidente, voglio associarmi anch'io a un ringraziamento nei confronti dei responsabili dell'Agenzia perché indubbiamente abbiamo ascoltato una relazione molto puntuale, precisa, pregevole e, a mio avviso, concretamente orientata a individuare le soluzioni più

idonee per evitare che debbano ripetersi episodi come quello di Viareggio, anche se, purtroppo, come sottolineava anche la senatrice Granaola, nonostante l'impegno e gli indirizzi dati, ancora non siamo in una fase di completa sicurezza.

La relazione odierna solleva una serie di problemi, di quesiti, di approfondimenti. Non da ultimo, l'ingegner Chiovelli ha messo in evidenza anche i contrasti relativi alle indicazioni dell'Agenzia in relazione al trasporto ferroviario nazionale e alla posizione della Commissione europea che, sostanzialmente, pone degli interrogativi e, addirittura, fa prevedere la possibilità che ci sia una normativa europea in qualche modo in conflitto con la normativa nazionale. Tale circostanza è estremamente preoccupante perché, se la normativa europea diventasse cogente rispetto alla normativa nazionale, come accade in tanti altri settori, ciò costituirebbe un elemento assolutamente negativo.

Questo è il dato che emerge, ma tanti altri aspetti sono emersi. Ad esempio, dal momento in cui si è costituita questa Agenzia è stato verificato che gli elementi di pericolosità sono aumentati. Ciò significherebbe che non è tanto la presenza di un'Agenzia inadempiente rispetto ai suoi doveri ad aver determinato tale situazione ma che, dopo che l'Agenzia ha studiato in modo più evidente, più preciso e più puntuale la problematica che noi stiamo discutendo, è emersa una pericolosità quantomeno in aumento. Questa considerazione, indubbiamente, ci porta a concludere che i responsabili, o coloro che dovevano essere più attenti alla pericolosità di determinate merci da trasportare, non sono stati così attenti come avrebbero dovuto e hanno determinato tale situazione. Si tratta di condizioni che noi dovremo approfondire in modo molto serio.

Del resto, dalla relazione mi sembra anche di aver compreso che le condizioni di pericolosità sul nostro territorio nazionale sono forse maggiori rispetto al territorio di altre nazioni. Quindi, anche tale situazione è molto esplicativa circa le responsabilità che noi abbiamo assunto rispetto ad episodi di questo tipo, che si sono poi conclusi, nel modo più eclatante, nella tragedia di Viareggio.

Poiché le questioni poste rappresentano problemi importanti, per i quali non è certo sufficiente una sola audizione, vi è l'esigenza di approfondire tutto il materiale messo a disposizione della Commissione, per non porre domande rituali ma più cogenti, più precise e più puntuali sui vari problemi che la relazione ha sollevato. Pertanto, vorrei avanzare la richiesta di procedere ad una successiva audizione, in modo da aprire una discussione seria sulla base di una riflessione attenta su quanto oggi l'ingegner Chiovelli ha riferito, anche sulla base della precedente esposizione del 3 marzo, cosicché si possa procedere ad un confronto puntuale, preciso, concreto e si possano ottenere risposte altrettanto precise e puntuali.

DE TONI (*IdV*). Presidente, parto da una considerazione di fondo. A mio parere, la relazione dell'ingegner Chiovelli è certamente esaustiva e mette in evidenza il fatto che la responsabilità dell'incidente è da individuarsi nella rottura di quell'assale. Quindi, vi è un'indicazione precisa e

chiara di quanto accaduto. Mi sembra anche di aver capito che vi sia un innalzamento del tiro e che vi sia una precisa indicazione nell'affrontare in modo nuovo e più responsabile il tema della sicurezza. Faccio questa affermazione perché stiamo parlando di vite umane che sono state spezzate e nulla può giustificare economicamente la morte di una persona. La sicurezza, ingegner Chiovelli, non è mai sufficiente e al riguardo non si è mai capaci di dare risposte definitive.

Come diceva il senatore Baldini poco fa, alcuni aspetti sono stati posti con puntualità all'attenzione, ma evidentemente in questo Paese – l'abbiamo visto anche trattando il tema della sicurezza stradale – il problema sono i controlli, ma per effettuarli ci vogliono risorse. Quindi occorre che l'attuale Governo e l'attuale maggioranza diano attuazione non tanto agli enunciati da lei esposti – uno più bello dell'altro e che se mantenuti dovrebbero azzerare il rischio – quanto rendano disponibili le risorse per portare avanti questa impostazione.

Al riguardo la richiesta del mio Gruppo è se non sia possibile realizzare audizioni di questo tipo ogni sei mesi per verificare lo stato di attuazione della sicurezza da parte dell'Agenzia e le modalità di realizzazione della prevenzione e per capire se le risorse siano sufficienti e, in caso contrario, cosa si debba fare per averle. Se non opereremo in questo modo ci limiteremo a fare delle bellissime audizioni e delle bellissime relazioni che resteranno tuttavia lettera morta. La nostra Commissione invece deve rappresentare le istanze del Paese e quindi avere cogenza e capacità di dare contenuto e costruito a quanto stiamo facendo.

PRESIDENTE. Senatore De Toni, credo che potremmo fare anche di più. Rispondo a quella che ritengo una proposta assolutamente condivisibile. Poiché la settimana prossima esamineremo il disegno di legge n. 2224, già approvato dalla Camera, che modifica il decreto legislativo istitutivo dell'Agenzia, propongo che in quella sede si avanzi la richiesta di istituzionalizzare questo rapporto.

Informo altresì la Commissione che avvieremo in tempi brevi l'esame del provvedimento, approvato dalla Camera, concernente le modalità di risarcimento dei familiari delle vittime dell'incidente di Viareggio per giungere, come auspicato dal presidente Schifani, ad una rapida approvazione.

BALDINI (PdL). Poiché è un problema urgente, vorremmo sapere se è possibile esaminare il disegno di legge n. 2231 in sede deliberante.

PRESIDENTE. Questo lo stabiliremo in una fase successiva. Per ora assumiamo l'impegno di calendarizzare per la prossima settimana il disegno di legge n. 2231, che verrà esaminato congiuntamente al disegno di legge n. 1793, d'iniziativa dei colleghi Granaola e Baldini. Una volta avviato l'esame, verificato il generale accordo, si potrà chiedere l'assegnazione dei disegni di legge in sede deliberante.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, intendevo appunto chiederle la massima disponibilità a prevedere una corsia preferenziale per il disegno di legge relativo ai risarcimenti delle famiglie delle vittime dell'incidente di Viareggio, recentemente approvato dalla Camera dei deputati. Sento il dovere di dire, avendo usato la volta scorsa qualche tono intemperante, che mi ritengo assolutamente soddisfatto della relazione svolta dal direttore dell'Agenzia per la sicurezza ferroviaria. Ciò in ordine a diversi aspetti: non solo perché la relazione è stata esaustiva e completa, ma soprattutto per il metodo di lavoro intrapreso, che credo possa costituire un esempio dal punto di vista della necessità di affrontare un tema complesso come quello della sicurezza in scenari dove il processo di liberalizzazione tende a far fuggire i soggetti responsabili.

Il mio apprezzamento riguarda gli aspetti tratteggiati: la necessità di rafforzare il quadro normativo in termini più rigorosi; la richiesta insistente della tracciabilità degli interventi in materia di controlli manutentivi e soprattutto l'imputazione certa delle responsabilità, in ogni momento.

In questo senso, signor Presidente, ritengo opportuno – come richiesto anche dal collega Baldini – fare luce su quelli che l'Agenzia ha segnalato come ostacoli nello svolgimento del proprio lavoro. Al riguardo mi permetto di chiedere l'acquisizione dell'impugnativa, con istanza di sospensione, presentata dalle imprese ferroviarie al TAR. In particolare, vorrei avere qualche elemento di ulteriore dettaglio rispetto alla nota presentata dal CER e dal UIP al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alla stessa Agenzia in cui si evidenziano perplessità sulle misure adottate. Avanzo questa richiesta perché, se non vado errato, il presidente del CER è l'ingegner Moretti, pertanto vorrei capire meglio su cosa si fondano detti elementi di perplessità.

Sarebbe altresì interessante acquisire la nota della Commissione europea sui provvedimenti adottati, indubbiamente considerati unilaterali e non so se ritenuti anche pregiudizievoli o comunque discriminatori rispetto al contesto dell'Unione europea. Personalmente ho molto apprezzato il taglio dato al lavoro svolto, finalizzato a rafforzare paradossalmente l'anello più forte della catena della sicurezza. Talvolta ci concentriamo sull'anello più debole puntando banalmente ad evidenziare la questione dei controlli mentre occorre rafforzare l'anello più forte nella volontà di farlo diventare modello di riferimento dell'intera Comunità: rafforzare l'anello più forte affinché anche gli anelli più deboli si rafforzino. Se ho ben capito questa è la filosofia su cui si basa il lavoro dell'Agenzia.

Ritengo si tratti di un'esperienza da monitorare e attenzionare e al riguardo manifesto il massimo apprezzamento per il lavoro fin qui svolto. Chiedo inoltre di acquisire tutti gli elementi segnalati nella relazione, la cui disponibilità può consentirci ulteriori approfondimenti e riflessioni.

Desidero rivolgere un'unica domanda al direttore dell'Agenzia, premettendo che non voglio metterlo in imbarazzo, per cui stabilirà lui stesso il livello più opportuno di risposta, dal momento che, come detto in premessa, è in corso un'inchiesta della magistratura ordinaria che comporta il rispetto del segreto istruttorio. Vorrei sapere se vi sia qualche livello di

responsabilità, in ragione dei disallineamenti, per la mancata dotazione della strumentazione relativa agli equipaggiamenti di sicurezza per la marcia, nei confronti di Trenitalia, dal momento che il convoglio apparteneva a quest'ultima. Si tratta di una questione che più volte ci è stata segnalata dalle associazioni delle vittime e dei ferrovieri. Mi rendo conto che è in corso un'inchiesta della magistratura, però la inviterei a darci comunque qualche indicazione che potrebbe esserci utile.

PRESIDENTE. La documentazione che l'ingegner Chiovelli ci ha consegnato è assai consistente. Provvederemo a consegnarla a tutti i colleghi.

Potrebbe inviarci, ingegnere, anche la documentazione richiesta dal senatore Filippi, cioè il testo del ricorso presentato al TAR per ottenere la sospensione dei provvedimenti emanati dall'Agenzia?

CHIOVELLI. È allegato alla relazione che ho già consegnato, nella quale sostanzialmente è precisato ciò che vi ho detto nel corso della precedente audizione. È riportato anche il numero di protocollo delle lettere e tutti i documenti citati sono riportati nell'elenco degli allegati. Fra questi, come dicevo, ci sono il ricorso al TAR presentato dalla società Rail cargo Austria, lo scambio di lettere intercorso con le associazioni e la risposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nonché la nota della Commissione europea e la risposta dell'Agenzia. Sono a disposizione per ulteriori approfondimenti e per fornire altri documenti.

Risponderò ai vostri quesiti procedendo per ordine. Senatrice Granaiola, nella documentazione che abbiamo consegnato lo scorso 3 marzo, erano riportati dati aggregati sulla incidentalità, anche riferiti alle merci pericolose. Disponiamo ovviamente di dati più dettagliati. In particolare, abbiamo fatto un elenco di oltre 50 casi, occorsi negli ultimi tempi, in cui si sono verificati vari tipi di inconvenienti legati alle merci pericolose, anche non gravi, ma da attenzionare dal punto di vista della sicurezza. Posso fornirle a tal riguardo un prospetto riepilogativo: si tratta di una tabella, sebbene articolata, che va interpretata, perché dietro ogni incidente c'è una storia. Pertanto, se avrete bisogno di ulteriori approfondimenti potremo fornirli.

I procedimenti disciplinari sono questioni interne di Rete ferroviaria italiana, quindi a me non risulta, e non potrebbe risultarmi, niente di specifico. Sono a conoscenza – perché mi sono state rivolte richieste da parte della Polizia ferroviaria – del fatto che vi sono alcuni problemi (è stata diffusa la notizia anche sui giornali, recentemente) sulla librettazione dei mezzi d'opera. Di conseguenza, è molto probabile che si stiano svolgendo in Rete ferroviaria italiana *audit* interni e che stiano per essere presi provvedimenti.

La senatrice Granaiola ha segnalato altresì che continuano a verificarsi alcuni incidenti e questo è vero. Tuttavia, occorre rilevare che, nel 2009, con riferimento a perdite di merci pericolose, solo il 37 per cento degli incidenti è stato provocato nell'ambito di traffici esteri, che hanno

cioè origine all'esterno del territorio nazionale; quindi la maggior parte degli incidenti è stata causata nei traffici interni.

Con i provvedimenti che abbiamo adottato, confidiamo di abbattere enormemente il numero degli episodi avvenuti per traffici interni, mentre siamo meno ottimisti sugli incidenti relativi al traffico proveniente dall'estero, perché non abbiamo la possibilità di incidere all'origine. Quindi, mi aspetto che dai dati statistici, alla fine del 2010, emerga una riduzione degli incidenti legati ai traffici interni e un conseguente aumento in termini percentuali degli inconvenienti provocati da carri che vengono dall'estero.

La misura che abbiamo adottato, però, ci dà almeno una garanzia, che a mio avviso è molto importante: non portiamo più questi carri nelle nostre città. In effetti, gli episodi ricordati, avvenuti nello scorso fine settimana, si sono verificati al confine di Ventimiglia, perché sono stati intercettati. Qualche tempo fa, casi del genere sarebbero accaduti a Novara, mentre adesso i carri sono stati fermati a Ventimiglia. In sostanza, non possiamo eliminare questi eventi, ma possiamo almeno allontanare il pericolo dalle nostre città.

PRESIDENTE. Vorrei capire meglio questo punto.

CHIOVELLI. Abbiamo chiesto a Rete ferroviaria italiana di individuare siti idonei dove effettuare controlli aggiuntivi, al confine, per evitare che questi carri arrivino nelle nostre città.

Esiste poi una serie di inconvenienti, come quello di Alessandria, che hanno una connotazione diversa. In quel caso, infatti, c'è stato un difetto nelle procedure di verifica del personale dell'impresa ferroviaria, che non aveva eseguito correttamente i controlli all'origine del treno. I due carri non avevano problemi relativamente al trasporto di merci pericolose, ma presentavano alcune non conformità proprio nella parte ferroviaria. Questi casi vanno intercettati e combattuti in parte con i controlli, in parte con un rafforzamento del presidio da parte delle imprese ferroviarie.

In riferimento alla questione sollevata dal senatore Baldini, vorrei fare una riflessione. Indubbiamente, c'è un conflitto tra la normativa comunitaria e quella nazionale (vedremo come andrà a finire lo scambio di lettere con la Commissione europea), però esiste un problema di responsabilità. In linea di principio, non sono assolutamente contrario alla proposta, formulata in occasione della Conferenza tenutasi l'8 settembre, di rafforzare i poteri dell'Agenzia ferroviaria europea, però bisogna coniugare il potere di intervento con la responsabilità. Se dissociamo la responsabilità dal potere di intervento, avremo un organismo che pontifica e un altro che ne subisce solo le conseguenze. Non vorrei essere irriguardoso, però permettetemi una piccola digressione: è lo stesso rapporto che la gallina e il maiale hanno rispetto ad una frittata al *bacon*. È chiaro che il maiale è coinvolto nella frittata al *bacon*, mentre la gallina è solamente interessata. Con ciò intendo dire che è necessario far procedere di pari passo il livello dei poteri con quello delle responsabilità. Se vogliamo at-

tribuire tutto all'Agenzia ferroviaria europea, per me va benissimo, però si devono unire poteri e responsabilità.

Accolgo con piacere la richiesta del senatore De Toni, che mi sembra sia condivisa dal Presidente, e sono molto soddisfatto che stia emergendo questa esigenza. Sostanzialmente, proponete di parlare di sicurezza ferroviaria senza aspettare che si verifichi un incidente. Credo che questo sia un salto culturale notevole, posto che in campo ferroviario non c'è stato questo approccio negli ultimi anni. Sono quindi perfettamente d'accordo e disponibile ad essere audito da voi periodicamente.

Segnalo che purtroppo i tempi delle direttive comunitarie per la presentazione del *report* annuale sono enormemente sfasati rispetto ai dati di riferimento, poiché è previsto che la relazione relativa ai dati dell'anno precedente venga presentata entro i mesi di settembre o ottobre dell'anno successivo. Se siete d'accordo, potremmo presentare il rapporto secondo le indicazioni della direttiva comunitaria, con una piccola integrazione a fine anno che ci consenta almeno di monitorare l'anno precedente, sulla base di dati che, sebbene non consolidati, avranno comunque una certa validità, essendo stati raccolti dall'Agenzia, e ci consentiranno di fare alcune valutazioni.

Alla fine dello scorso anno, acquisendo più personale, abbiamo iniziato a svolgere controlli a campione, sia sulla rete, sia sul materiale rotabile. Grazie a questi controlli e agli *audit* che già svolgevamo presso le officine e le imprese ferroviarie, abbiamo il polso della situazione in maniera significativa. Sono convinto che tali verifiche vadano rafforzate quantitativamente, anche perché sono importanti come deterrente. Infatti, il controllo a campione, dal punto di vista statistico, può essere poco significativo per intercettare un'anomalia, però può essere molto importante il fatto che l'operatore sappia che c'è qualcuno che va a controllarlo e quindi magari si mette un po' più in riga.

DE TONI (*IdV*). Potenza della disposizione!

CHIOVELLI. In questo senso, anche la sinergia che abbiamo attivato con la Polizia ferroviaria deve andare, a mio giudizio, in questa direzione ed è anche il motivo per cui l'abbiamo fatto.

Per quanto riguarda invece le osservazioni del senatore Filippi, ovviamente condivido l'analisi del suo intervento; ha focalizzato gli aspetti più importanti che avevo focalizzato nella mia esposizione.

Per quanto concerne la questione relativa agli ostacoli, ripeto che tutta la documentazione relativa a tali aspetti si trova negli allegati che ho consegnato. Circa la domanda sul sistema di protezione della marcia del treno, era riferita all'evento di Viareggio o in generale?

FILIPPI Marco (*PD*). All'evento di Viareggio e ovviamente in generale.

CHIOVELLI. Per quanto riguarda l'evento di Viareggio, possiamo affermare con certezza che era assolutamente ininfluyente, perché lo svio di un carro può avvenire indipendentemente dal fatto che il locomotore abbia il sistema di protezione della marcia. Per quanto attiene invece alla tematica in generale, è indubbio che vi sia stato un grosso disallineamento fra la fase di progettazione di questi sistemi avvenuta in ambito di Rete ferroviaria italiana e il trasferimento delle informazioni necessarie per le tecnologie di bordo verso le imprese ferroviarie. Questo è un problema che riguarda non solo Trenitalia, ma anche le imprese ferroviarie minori.

Noi oggi siamo in una situazione (documentata nella relazione che ho presentato il 3 marzo) in cui certamente entro la fine dell'anno sulla rete fondamentale, quindi la rete a maggior traffico, circoleranno macchine con il sistema di protezione della marcia del treno; ci trascineremo alcune code abbastanza preoccupanti nel 2011 riferite alla rete complementare, dove ci sono dei sistemi che sono stati sviluppati più in ritardo e che in questo momento stanno ancora completando i processi omologativi.

Come Agenzia, essendo interessati a questi processi omologativi, per accelerare i tempi abbiamo inteso comunque rilasciare delle omologazioni condizionate a delle prescrizioni, in maniera tale da non impedire l'installazione delle tecnologie. Quindi stiamo cercando di intervenire per tentare di ridurre i ritardi, chiaramente garantendo la corretta funzionalità delle apparecchiature. Nel frattempo, abbiamo già introdotto alcune limitazioni di esercizio, che sono quelle limitazioni di velocità di cui dicevo; abbiamo anche introdotto delle soggezioni sull'equipaggio fintanto che questi dispositivi non vengano correttamente omologati. Essendo una soggezione, è anche quella una leva per cercare di fare in modo che le imprese ferroviarie accelerino questa attività.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Chiovelli ed i senatori intervenuti.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,40.