

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XIV LEGISLATURA —

13^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Territorio, ambiente, beni ambientali)

INDAGINE CONOSCITIVA
SUL DISSESTO IDROGEOLOGICO DI ALCUNE
REGIONI DEL MEZZOGIORNO E SUI DANNI
PROVOCATI DAGLI EVENTI METEOROLOGICI DEL
GENNAIO 2003

9° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 29 MAGGIO 2003

Presidenza del presidente NOVI

INDICE**Audizione dei rappresentanti delle Ferrovie dello Stato Spa**

PRESIDENTE	Pag. 3, 8		SIMEONE	Pag. 3, 7
PONZO (FI)	7		* TRIGLIA	5, 6, 7
* ROLLANDIN (Aut)	6, 8			

N.B.: Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le autonomie: Aut; Unione Democristiana e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Lega per l'autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Udeur Popolari per l'Europa: Misto-Udeur-PE.

Intervengono l'ingegner Matteo Triglia, direttore manutenzione RFI Spa, l'ingegner Nino Cingolani, direttore del controllo investimento, il dottor Carlo Simeone, direttore delle relazioni con le istituzioni nazionali ed il dottor Massimo Marini, responsabile delle relazioni con il Parlamento.

I lavori hanno inizio alle ore 8,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dei rappresentanti delle Ferrovie dello Stato Spa

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sul dissesto idrogeologico di alcune Regioni del Mezzogiorno e sui danni provocati dagli eventi meteorologici del gennaio 2003, sospesa nella seduta del 28 maggio.

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 ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Oggi è in programma l'audizione dell'ingegner Matteo Triglia, direttore Manutenzione della RFI Spa, dell'ingegner Nino Cingolani, direttore del controllo investimento, del dottor Carlo Simeone, direttore delle relazioni con le istituzioni nazionali e del dottor Massimo Marini, responsabile delle relazioni con il Parlamento.

Do quindi la parola al dottor Simeone che svolgerà una relazione introduttiva.

SIMEONE. Ringrazio il Presidente e la Commissione per l'opportunità offerta alle Ferrovie dello Stato di fornire il proprio contributo su un tema quale quello del dissesto idrogeologico, che è particolarmente avvertito dal Gruppo, attesi i numerosi eventi calamitosi che ci hanno visto coinvolti in passato, gestendo una rete ferroviaria estesa su tutto il territorio per oltre 16.000 chilometri.

Assicurare quotidianamente alla cittadinanza italiana servizi di trasporto in termini sia di passeggeri sia di merci, garantendo oltre 9.000 collegamenti il giorno, significa disporre costantemente di una rete non solo efficiente ma in grado anche di offrire le migliori garanzie dal punto di vista della sicurezza. E' facile capire l'entità degli interventi che le Ferrovie dello Stato devono affrontare per ripristinare le linee danneggiate in tempi il più veloci possibile. Peraltro, non pochi sono i problemi di natura

tecnica e soprattutto amministrativa e normativa da affrontare per continuare ad offrire l'enorme mole di servizio che, come ho rilevato, si estrinseca in circa 9.000 collegamenti giornalieri.

Purtroppo, essendo stati interessati ripetutamente da varie calamità naturali in diversi anni, si è reso necessario affrontare svariate problematiche di carattere tecnico-specialistico. La presenza di 16.000 chilometri di rete ferroviaria su tutto il territorio nazionale comporta un costante confronto con le differenti condizioni geomorfologiche del terreno per cui anche gli interventi di natura tecnica e strutturale devono essere ben ponderati e progettati.

In occasione delle avversità atmosferiche verificatesi nel 2000, una serie di problemi amministrativi – e vengo al cuore del problema – di carattere procedurale e normativo hanno visto coinvolte le Ferrovie in una sorta di contenzioso con le Regioni che non hanno ritenuto opportuno interpellarci sulla distribuzione dei finanziamenti necessari.

Ci compiacciamo poi del fatto che questa Commissione stia esaminando i disegni di legge concernenti le disposizioni in materia di ristoro dei danni, ricostruzione e ripristino a seguito di calamità che affrontano in termini organici questa tematica. Il nostro auspicio è che si affronti la materia secondo un approccio sistemico scandendo l'ordine delle responsabilità e delle procedure.

Lasciamo agli atti della Commissione un nostro documento al quale alleghiamo una proposta di emendamento al Testo unificato dei disegni di legge AS 533 e AS 930, proposto dal comitato ristretto. Tale emendamento, che portiamo alla vostra attenzione, si sofferma sull'articolo 17 del provvedimento, al fine di rendere assimilabile la rete ferroviaria italiana ai beni demaniali.

Soprattutto in occasione delle avversità del 2000 (affrontate con il decreto-legge n. 279 del 2000, convertito con legge n. 365 del 2000) abbiamo patito una serie di conseguenze negative. Nella definizione delle procedure, delle competenze e delle disponibilità di spesa s'individuava il centro responsabile nella Protezione civile che devolveva i finanziamenti alle Regioni. In qualche caso, però, queste ultime ci hanno dimenticato o saltato e, ancor oggi, sono aperti tavoli di confronto, avendo subito a seguito di tali calamità danni non indifferenti, fronteggiati con fondi direttamente erogati dal Ministero del tesoro.

Trattandosi di una società che appartiene al cento per cento allo Stato, è necessario affrontare anche i problemi connessi alla specifica connotazione pubblica della nostra azienda. Premesso quanto sopra, se la Commissione potesse approfondire questo tema e valutare attentamente il nostro emendamento, senza dubbio contribuirebbe a risolvere una problematica di fondamentale importanza non solo per noi ma per l'intera cittadinanza.

Cedo la parola al dottor Triglia, che potrà più specificatamente, ancorché in maniera sintetica, esporre alla Commissione in modo dettagliato i problemi che abbiamo affrontato negli ultimi anni.

TRIGLIA. Le forti precipitazioni, verificatesi nei giorni 23, 24 e 25 gennaio di quest'anno e lo straripamento di diversi fiumi (Biferno, Foratore, Basento e Osento) in Abruzzo, Molise e Puglia hanno causato smottamenti, frane ed allagamenti, provocando alle infrastrutture ferroviarie danni ingenti e ripetute interruzioni dei collegamenti.

In questo caso le precipitazioni atmosferiche hanno provocato ingenti danni per smottamenti della scarpata ferroviaria, frane più o meno estese, ma soprattutto allagamenti, che hanno provocato il crollo di muri, lesioni alle opere d'arte e cedimenti della sede ferroviaria. Peraltro, tutti i materiali trascinati dalle correnti di tali fiumi hanno fortemente inquinato la massicciata creando ripetute interruzioni della circolazione ferroviaria.

Le linee interessate dagli eventi calamitosi sono state: Bologna-Lecce, Termoli-Campobasso, Foggia-Potenza, Pescara-Sulmona, Sulmona-Carpinone e Sulmona-Terni. In particolare, l'Adriatica Bologna-Lecce è stata interrotta in tre tratte.

Oltre a queste precipitazioni atmosferiche vi sono state forti mareggiate che, laddove la linea corre vicino al mare, hanno provocato fenomeni di erosione della costa e quindi la necessità di consolidamento della massicciata ferroviaria.

Per fronteggiare tutte queste evenienze abbiamo attivato, con provvedimenti d'urgenza, gli interventi necessari per il ripristino delle condizioni di sicurezza e la ripresa, in modo stabile, della circolazione ferroviaria. L'importo complessivo di questi interventi urgenti è di circa 3,4 milioni di euro.

A questi danni sofferti direttamente dall'infrastruttura sono da aggiungere anche i danni economici subiti dai servizi di trasporto della società Trenitalia che ammontano a circa 1,3 milioni di euro e che sono dovuti a minori introiti da traffico, per le interruzioni che si sono verificate, e a maggiori costi, sostenuti per attivare servizi sostitutivi – laddove è stato possibile perché non vi erano interruzioni delle strade – e interventi destinati a ridurre i disagi alla clientela, con conseguente fornitura di generi di conforto, taxi, pernottamenti e assistenza ai trasporti.

Ricollegandomi a quanto prima rilevato dal dottor Simeone, farò un breve raffronto con altri eventi meteorologici naturalmente di carattere più eccezionale e con danni estremamente più ingenti di quelli di cui stiamo ora parlando. Mi riferisco agli eventi alluvionali che hanno interessato nel 1994 le Regioni Piemonte, Emilia Romagna, Lombardia e Liguria e, nel 2000, le Regioni Valle d'Aosta, Piemonte, Liguria e Calabria.

Ricorro a questo confronto per significare come in occasione degli eventi alluvionali del 1994, che provocarono danni enormi alle infrastrutture soprattutto in Piemonte, fu emanato un decreto-legge (n. 691 del 1994, convertito in legge n. 35 del 1995), che riservava una quota dei fondi stanziati per il ripristino delle infrastrutture ferroviarie danneggiate anche alle società a capitale pubblico o misto. Ciò aveva permesso alle Ferrovie dello Stato di far fronte al 97 per cento dei danni subiti e soprattutto di realizzare opere di sistemazione e ricostruzione di diverse infrastrutture e non soltanto di quelle connesse direttamente al fatto alluvionale

in sé. Mi riferisco, ad esempio, alla costruzione del nuovo ponte sul Tanaro ad Alessandria, realizzato proprio per evitare problemi di tipo idraulico in occasione di eventi eccezionali come quelli verificatisi.

Esaminando invece gli eventi alluvionali del 2000, constatiamo che il decreto-legge n. 279 del 2000, successivamente convertito nella legge n. 365 del 2000, assegnava i fondi direttamente alle Regioni colpite. Era quindi compito delle Regioni presentare i piani di ricostruzione. Pur prendendo atto delle richieste da noi avanzate, al momento della distribuzione dei finanziamenti le Regioni hanno ritenuto che i danni alla rete ferroviaria nazionale dovessero essere di competenza del Governo centrale. Di fatto, quindi, il Gruppo Ferrovie dello Stato non ha ricevuto assegnazioni finanziarie *ad hoc* e ha dovuto provvedere autonomamente sia al ripristino immediato delle opere danneggiate sia all'esecuzione di ulteriori interventi per una sistemazione definitiva delle strutture interessate, accollandosi una spesa rilevante di circa 67.500.000 euro.

Questo diverso atteggiamento nella destinazione dei fondi tenuto in occasione dei due eventi calamitosi ha portato il Gruppo Ferrovie dello Stato a formulare le richieste che il dottor Simeone ha poc'anzi illustrato, al fine di capire con certezza se in futuro esista o meno la possibilità di accedere a contributi finanziari in presenza di calamità naturali di carattere eccezionale.

ROLLANDIN (*Aut.*). Relativamente alle osservazioni svolte dai nostri ospiti, soprattutto in riferimento all'alluvione del 2000 in Valle d'Aosta, desidero fare una precisazione. Se non ho capito male i fondi ripartiti con le Regioni dovrebbero tener conto anche delle esigenze della tratta ferroviaria. Ebbene, non so come si sono comportate le altre regioni al riguardo, ma sono certo che in Valle d'Aosta alcuni problemi sono sorti per l'esistenza di difficoltà burocratiche legate al trasferimento dei fondi, difficoltà che poi hanno inciso sulla tempistica e sull'organizzazione dei lavori.

A mio avviso, sarebbe opportuno prevedere una procedura precisa in base alla quale la regione che verifica i danni subiti dalla rete ferroviaria nel suo territorio sappia come utilizzare una certa quota degli stanziamenti ricevuti. Su questo punto però occorre fare chiarezza perché i danni alluvionali non sono interamente coperti dallo Stato. Naturalmente alcuni fondi sono destinati a tale scopo e spesso se ne discute in occasione dell'approvazione della legge finanziaria, atteso che gli stanziamenti non sono mai sufficienti.

Ad ogni modo, il mio intervento è finalizzato alla previsione di accordi capaci di accelerare e snellire questo tipo di procedura.

TRIGLIA. Lo scopo è proprio questo: avere una certezza di comportamenti. Il nostro primo obiettivo è il ripristino della circolazione ferroviaria, quindi i primi interventi immediati, laddove possibili, sono indirizzati a tale scopo. Di fronte ad eventi eclatanti, quando vengono spazzati via ponti o intere tratte di rete ferroviaria, esistono interventi che, per quanto

realizzati in fretta, richiedono un accordo con gli organismi regionali o con quelli di tutela delle acque, come le autorità di bacino. Si tratta di una serie di accordi costantemente realizzati tra i vari organismi in sede di Conferenza di servizi. Conseguentemente, in presenza di opere in «multiproprietà», per le quali gli interventi devono essere finanziati dai vari enti proprietari delle infrastrutture danneggiate, si possono presentare maggiori difficoltà.

Il problema è capire se una quota parte di questi finanziamenti può essere attribuita direttamente al Gruppo Ferrovie dello Stato, giacché l'evento alluvionale del 2000 ha dimostrato che le Regioni, pur comprendendo l'esistenza di danni alla tratta ferroviaria, non hanno ritenuto opportuno destinare la quota parte ricevuta a tale scopo. Di conseguenza, tutte le Regioni interessate (Piemonte, Valle d'Aosta, Calabria, Liguria) hanno adottato comportamento uniforme, avendo interpretato la normativa allo stesso modo, nella convinzione che i danni subiti dalle infrastrutture nazionali non dovessero essere coperti dai fondi destinati alle Regioni stesse. Questo è stato l'equivoco di fondo.

PONZO (FI). Esiste una mappa delle zone maggiormente a rischio? Le Ferrovie dello Stato dispongono di piani, a breve o a lungo termine, atti a prevenire situazioni legate a fenomeni di dissesto idrogeologico?

TRIGLIA. Abbiamo una mappa di tutte le zone soggette a problemi di carattere idrogeologico per monitorare i movimenti che interessano le zone di ubicazione delle tratte ferroviarie e quelli franosi limitrofi alla sede ferroviaria. In molti casi, infatti, gli eventi alluvionali sono subiti dalla struttura ferroviaria, pur partendo da luoghi che non sono di proprietà delle Ferrovie. In tali circostanze generalmente si realizza una collaborazione con gli enti regionali, provinciali e comunali coinvolti e, in molti casi, il Gruppo Ferrovie dello Stato partecipa finanziariamente ad interventi di monitoraggio finalizzati ad un miglioramento della situazione franosa o alla sistemazione idrogeologica complessiva della zona.

Pertanto, da un lato disponiamo di una mappa relativa agli interventi che occorre realizzare, dall'altro vi sono enti preposti territorialmente che sono incaricati di realizzare progetti complessivi che coinvolgono più soggetti. Attualmente si stanno effettuando interventi su ponti e fiumi per aumentarne la capacità di portata in occasione di eventi eccezionali. In questi casi intervengono anche le autorità di bacino costituite proprio a tale scopo. Ripeto, abbiamo piani a lungo termine per fronteggiare situazioni di dissesto idrogeologico ben note e piani di investimento volti a far fronte ad eventi eccezionali.

PONZO (FI). Ingegnere, è possibile avere a disposizione la mappa relativa alla pianificazione degli interventi da lei richiamata?

SIMEONE. Senatore, provvederemo certamente ad inviare il documento sulla mappatura delle diverse situazioni che mediamente affron-

tiamo. Vorrei però richiamare alla vostra attenzione un dato: dal 1998 abbiamo messo in pratica un piano di manutenzione straordinaria della rete per oltre 1,5 miliardi di euro, che è ancora in via di svolgimento. Da questo punto di vista, i dissesti che talvolta si verificano e che riguardano la nostra rete non ci colgono impreparati proprio perché si è svolta e si sta svolgendo una funzione preventiva che – come rilevava il collega Triglia – non è possibile attuare quando si è in presenza di eventi straordinari. Il senso dell'emendamento che porghiamo all'attenzione di questa Commissione è collegato alla necessità di procedere all'immediato ripristino della linea., attesa l'enorme massa di pendolari e di merci che transitano sulle nostre linee.

ROLLANDIN (*Aut*). Sulla linea Chivasso-Aosta, ad esempio, si sono verificati alcuni problemi collegati ad un ponte.

SIMEONE. Senatore Rollandin, posso trasmetterle tutta la documentazione relativa a tale linea. Il problema effettivamente si è verificato ma, mi creda, i tempi da noi annunciati sono stati tutti rispettati. Vi è stato soltanto uno sfalsamento di sei mesi legato a situazioni che lei certamente conosce, avendo dovuto rifare le gare di appalto.

Il vero problema concerne le procedure. Il grado di sicurezza della nostra rete è il migliore in Europa. Non è sostenibile che per ripristinare una linea le Ferrovie dello Stato devono anticipare risorse senza conoscere gli ulteriori sviluppi: chiediamo una procedura certa e non fondi o finanziamenti. Le leggi che si sono susseguite nel tempo hanno introdotto per le Ferrovie dello Stato impostazioni diverse. Vogliamo essere inclusi nel piano che il Ministero delle infrastrutture definisce, non solleviamo problemi di entità di finanziamenti. Essendo la nostra una rete nazionale, solo il Ministero delle infrastrutture può predisporre i piani necessari per fare fronte alle calamità e i relativi interventi.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Simeone, l'ingegner Triglia e tutti gli altri nostri interlocutori per la disponibilità dimostrata nell'accogliere il nostro invito e per le notizie che ci hanno fornito.

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

I lavori terminano alle ore 9,15.