

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

### INTERROGAZIONI

37° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 2 OTTOBRE 2003

---

**Presidenza del vice presidente PEDRAZZINI**

**I N D I C E****INTERROGAZIONI**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 9
MAMMOLA, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti . . . . .	3
VITALI (DS-U) . . . . .	7
ALLEGATO (contiene i testi di seduta) . . . . .	10

---

**N.B.:** *I testi di seduta sono riportati in allegato al Resoconto stenografico.*

*Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti dall'oratore.*

*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 Democratica 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.*

*I lavori hanno inizio alle ore 9,20.*

PROCEDURE INFORMATIVE

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interrogazione n. 3-01246, presentata dal senatore Vitali e da altri senatori.

MAMMOLA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il giorno 30 settembre 2003, alle ore 8,30 circa, presso la stazione di Casalecchio Garibaldi, il treno regionale di Trenitalia 11432 (Porretta-Bologna), per cause in corso di accertamento, non ha rispettato il segnale di partenza disposto a via impedita (rosso). In conseguenza, si sono attivate le condizioni di sicurezza degli apparati di stazione ed il treno è stato deviato su un binario tronco, urtando il paraurti.

L'urto ha causato lo svio ed il danneggiamento delle prime tre vetture, delle quali la prima, semipilota, in modo grave. Nell'incidente sono risultati feriti numerosi viaggiatori. Sulle cause dell'incidente sono in corso, oltre alle indagini della magistratura, anche quelle di commissioni d'inchiesta tecniche.

Nello specifico, si evidenziano tre inchieste tecniche: quella di RFI, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, che ha nominato una commissione di inchiesta, presieduta dal direttore compartimentale movimento di Bologna, che dovrà ultimare i lavori entro il 31 ottobre 2003; quella di Trenitalia, che ha nominato una sua commissione di inchiesta, presieduta dal responsabile direzione sicurezza dell'esercizio, che dovrà fornire una prima valutazione entro 48 ore; quella del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che ha provveduto immediatamente a nominare un'apposita commissione ministeriale per l'accertamento delle cause dell'incidente e delle relative responsabilità.

La commissione ministeriale, poche ore dopo l'incidente, ha effettuato un primo sopralluogo presso gli impianti ed i rotabili coinvolti nell'accadimento, avviando altresì i primi contatti con l'autorità giudiziaria che ha posto sotto sequestro i materiali.

Dai primi accertamenti parrebbe emergere che: l'incidente è stato causato dall'indebito superamento del segnale di partenza della stazione di Casalecchio Garibaldi disposto a via impedita da parte del treno regionale 11432; al momento dell'incidente gli apparati di sicurezza di Casalecchio Garibaldi, conformi agli *standard*, erano perfettamente funzionanti.

La linea Pistoia-Bologna, con trazione elettrica a corrente continua, fa conoscere Ferrovie dello Stato Spa, è una linea a semplice binario tra Pistoia e Casalecchio-Garibaldi ed a doppio binario tra Casalecchio-Garibaldi e Bologna. L'esercizio è con dirigente centrale operativo (D.C.O.) tra Pistoia e Casalecchio-Garibaldi (esclusa) e con dirigenza locale tra le stazioni di Casalecchio-Garibaldi e Bologna Centrale nelle quali opera un Dirigente movimento (D.M). Il distanziamento dei treni in linea è garantito dal sistema di blocco conta assi tra Pistoia e Bologna.

La stazione di Casalecchio-Garibaldi è una stazione di passaggio dal semplice (lato Pistoia) al doppio binario (lato Bologna) ed è anche stazione di diramazione con la linea Casalecchio-Vignola in gestione all'azienda di trasporto A.T.C. di Bologna sulla quale circolano i treni della ferrovia Emilia Romagna (F.E.R.) che proseguono fino a Bologna sui binari della rete ferroviaria italiana (R.F.I.). Adiacenti ai tre binari della stazione di Casalecchio-Garibaldi corrono altri due binari sotto il controllo della stazione Casalecchio-Meridiana della linea Casalecchio Vignola che confluiscono sui binari della Rete Ferroviaria italiana.

La circolazione dei treni nella stazione di Casalecchio-Garibaldi è garantita da un apparato centrale statico (A.C.S.), uno dei più moderni sistemi di comando e controllo della circolazione in stazione, di recente realizzazione ed attivato nello scorso mese di aprile.

L'impianto infrastrutturale della stazione e la logica di sicurezza di tali apparati di comando e controllo garantiscono la sicurezza della circolazione in stazione impedendo la circolazione di treni sui punti di confluenza sia attraverso l'aspetto dei segnali che attraverso l'indipendenza dei binari confluenti.

Nel caso, pertanto, di due treni confluenti in uno stesso punto provenienti da due binari, il segnale del treno che dovrà passare per primo (che prende il passo) sul punto di confluenza assumerà l'aspetto «verde» solo se il segnale del treno che dovrà passare per secondo (che cede il passo) ha assunto l'aspetto «rosso» ed i deviatori a valle di questo segnale sono disposti per un tratto di binario morto, protetto con paraurti. Così, di fatto, viene impedito l'eventuale impatto tra i due treni anche in caso di errore.

La sicurezza della circolazione ferroviaria è quindi garantita dagli apparati di stazione e di linea, dall'equipaggiamento dei convogli, dalle norme di esercizio e dalla competenza del personale che le deve rispettare. Ogni linea è attrezzata con i sistemi di sicurezza adeguati alle caratteristiche del traffico che vi si svolge ed alle velocità raggiungibili.

Per quanto attiene allo svolgimento dei fatti e in attesa delle risultanze delle inchieste in corso, Ferrovie dello Stato Spa ha fatto conoscere i seguenti elementi. Il treno 11432 proveniente da Porretta e con destinazione Bologna avrebbe dovuto attendere nella stazione di Casalecchio-Garibaldi il transito del treno 6343 destinato alla linea Casalecchio-Vignola e, pertanto, in confluenza con il proprio itinerario. Il treno 11432 aveva ricevuto il via libera per un itinerario sul terzo binario (in diretta prosecuzione con la linea lato Pistoia) con arresto al segnale di partenza che proiettava la luce rossa. I due precedenti segnali di protezione e di avviso

della stazione di Casalecchio-Garibaldi proiettavano rispettivamente la luce gialla e verde come previsto dai regolamenti. Tra questi ultimi due segnali (di avviso e di protezione) vi è la fermata di Casalecchio di Reno nella quale il treno ha effettuato la sosta prevista dal servizio viaggiatori.

Per motivi ancora da accertare il treno 11432 non si è arrestato al segnale di partenza con luce rossa, proseguendo la marcia e deviando sul binario morto di sicurezza arrestandosi all'impatto con il paraurti.

Da quanto risulta, allo stato degli accertamenti, il sistema di sicurezza non parrebbe aver presentato malfunzionamenti. Questi, da una prima ricostruzione, sono i fatti così come riferiti dalla Società ferroviaria. Come già specificato, si dovrà attendere l'esito delle inchieste avviate per il definitivo accertamento delle cause dell'incidente.

Per quanto attiene il più generale problema della sicurezza del trasporto ferroviario, la questione rappresenta per il Governo una priorità assoluta e, in coerenza con tale affermazione, si rileva che il trasporto ferroviario in Italia risulta essere tra i più sicuri in Europa, oltre che uno dei più sicuri modi di trasporto. Il confronto con gli anni passati conferma una tendenziale riduzione di alcune particolari tipologie di incidenti, quali quelli ai passaggi a livello e i deragliamenti, e se si estende il confronto ad un periodo di osservazione più lungo, si può affermare che il numero di incidenti «tipici» rispetto al 1993 è più che dimezzato.

Ciò premesso, è bene ribadire che le consolidate aspettative di estrema sicurezza del trasporto ferroviario non consentono di tollerare l'innescarsi anche del minimo processo involutivo nel settore.

La normativa vigente prevede, per il presidio della sicurezza del trasporto ferroviario in Italia, una distinzione di ruoli e di responsabilità tra Rete Ferroviaria italiana, gestore dell'infrastruttura, e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Da un punto di vista organizzativo il gestore dell'infrastruttura RFI, sulla base delle recenti norme ministeriali, ha imposto a ciascuna impresa ferroviaria l'adozione di un apposito sistema di gestione della sicurezza e la predisposizione su base annuale di specifici piani della sicurezza; a sua volta il gestore dell'infrastruttura si è dovuto dotare, in forza di specifica normativa ministeriale, di un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è tenuto a sottoporre alle valutazioni del Ministero un piano annuale integrato della sicurezza, contenente i propri piani di sicurezza (circolazione dei treni e manutenzione dell'infrastruttura) e quelli delle imprese ferroviarie.

In coerenza con il nuovo quadro legislativo di riferimento Trenitalia, quale impresa di trasporto, opera sulla base dei requisiti che il gestore dell'infrastruttura (attraverso l'emanazione di apposite disposizioni) richiede per il conseguimento ed il mantenimento del certificato di sicurezza.

I settori interessati alla sicurezza della circolazione dei treni riguardano: il materiale rotabile, il personale e l'organizzazione aziendale.

In questo quadro, Trenitalia ha reso operativo un proprio sistema di gestione della sicurezza che interessa le divisioni di trasporto e le rispet-

tive strutture territoriali. Tale sistema ha rappresentato un'occasione importante per ripensare le politiche, le strategie ed i programmi relativi alla sicurezza ed alla tutela ambientale per il miglioramento continuo dei livelli di sicurezza attualmente raggiunti dalla società.

Nel sistema di gestione della sicurezza una parte rilevante è rappresentata dall'individuazione delle possibili fonti di pericolo inerenti l'esercizio ferroviario, dalla definizione di una metodologia per la valutazione del rischio connesso ai suddetti pericoli, dall'impostazione di una corretta strategia di gestione dei rischi e dall'individuazione dei conseguenti interventi di mitigazione, compresa la verifica sulla corretta attribuzione delle responsabilità ed una migliore allocazione delle risorse.

Il costante monitoraggio delle prestazioni costituisce elemento necessario per la valutazione continua dell'efficacia delle azioni poste in essere nonché del raggiungimento degli obiettivi di sicurezza prefissati. A tale scopo la società Trenitalia sta migliorando i sistemi di registrazione, di *reporting* ed analisi degli eventi incidentali attraverso l'utilizzo della banca dati sicurezza da parte degli operatori addetti e del *management* nonché introducendo specifiche procedure di *audit* sull'esercizio, sulla sicurezza del lavoro e dell'ambiente.

In questa ottica, il piano della sicurezza, già pubblicato ed attuato anche negli anni precedenti, per l'anno 2003 ha visto le divisioni assumere maggiore autonomia nella gestione della sicurezza avendo le medesime definito un proprio piano nell'ambito delle specificità in cui sono stati dichiarati gli obiettivi di sicurezza e le modalità di attuazione delle iniziative ritenute necessarie per il loro conseguimento e per il controllo dei rischi connessi al servizio ferroviario.

Anche Trenitalia, a sua volta, ha definito un proprio piano della sicurezza per le iniziative che richiedono un coordinamento da parte delle direzioni di *staff* quali, ad esempio, la diffusione su tutto il territorio

degli strumenti del sistema di gestione della sicurezza, l'*audit* nei settori aventi ripercussioni con la sicurezza e la campagna sulla sicurezza del lavoro.

Alcune delle azioni-obiettivo contenute nei piani della sicurezza 2003 delle divisioni trovano continuità con quelle descritte nel piano 2002 in una logica di attenzione costante e continua alla sicurezza. Tra le suddette azioni si evidenziano la riduzione del numero di indebiti superamenti di segnali disposti a via impedita, il controllo sulla corretta applicazione delle norme per il carico e l'assicurazione dei trasporti merci, la mitigazione dei rischi connessi con il trasporto delle merci pericolose, la completa e corretta gestione dei processi di manutenzione al materiale rotabile impiegato, il presidio dei processi di formazione e mantenimento delle competenze per il personale che svolge mansioni di sicurezza e per quello impiegato negli interventi di manutenzione agli organi di sicurezza del materiale rotabile, la definizione di azioni per accelerare l'installazione a bordo dei rotabili di sistemi di sicurezza per la marcia dei treni.

Per quanto attiene l'attività di vigilanza del Ministero sull'intero sistema, questa si esplica nell'analisi delle disposizioni e delle prescrizioni

di dettaglio emesse dal gestore dell'infrastruttura, nell'analisi delle risultanze dei *report* di monitoraggio e di *audit* eseguiti dal gestore al suo interno e presso le imprese ferroviarie, nella vigilanza sull'attuazione dei piani d'investimento – soprattutto di quelli mirati al miglioramento dei livelli di sicurezza – nonché nella vigilanza d'insieme sulle principali linee di attività del gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie.

Sempre con riferimento alle iniziative finalizzate a contrastare il verificarsi degli incidenti ferroviari, si aggiunge che il Ministero ha dato impulso all'attuazione, da parte del gestore dell'infrastruttura, delle tecnologie finalizzate al miglioramento della sicurezza dell'esercizio ferroviario, disponendo che venga accelerato il processo di implementazione sulla rete ferroviaria nazionale del sistema di controllo marcia treno (S.C.M.T.) che permetterà di evitare incidenti ferroviari anche in presenza di alcune tipologie di errore umano (ad esempio, il superamento di dispositivi a via impedita).

Per concludere, si riferisce in merito agli investimenti per la sicurezza del trasporto ferroviario. In generale, si rileva che il monitoraggio delle condizioni di piena efficienza della rete e delle apparecchiature di sicurezza, nonché gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, costituiscono attività effettuate con precisa pianificazione temporale ed è in attuazione un piano straordinario di revisione per un investimento complessivo di circa 3 miliardi di euro. Le Ferrovie dello Stato s.p.a. in merito fa conoscere le seguenti iniziative concernenti la Regione Emilia Romagna. Per potenziare il trasporto ferroviario regionale è stato sottoscritto a novembre 2002 un accordo per il finanziamento di 15 treni «Minuetto» elettrici e della quota di contribuzione della Regione a Trenitalia per l'acquisto delle apparecchiature per la bigliettazione elettronica STIMER.

Per quanto riguarda l'aumento dei collegamenti, ad aprile 2003 è stata attivata una prima fase di servizio ferroviario metropolitano fra Bologna e Marzabotto, per un totale di 10 treni al giorno, e a dicembre 2003 sarà attivato il servizio completo che prevede 22 treni al giorno.

Un ulteriore potenziamento del servizio è previsto, a partire da dicembre 2003, sulla linea Pontremolese.

Si ricorda che la media annua di viaggiatori trasportati dalla Direzione regionale Emilia Romagna è di 44 milioni di persone con un totale di 478 mezzi dei quali, entro la prossima estate, il 60 per cento sarà dotato anche di impianti di climatizzazione.

VITALI (DS-U). Sottosegretario Mammola la ringrazio ma, non me ne voglia, conoscendo il meccanismo delle interrogazioni, non posso che dichiararmi completamente insoddisfatto della sua risposta. Il Governo ha la grave responsabilità di non aver investito quanto necessario nel settore del trasporto ferroviario, privilegiando di contro l'annuncio di grandi opere poi puntualmente rimaste sulla carta.

Il Governo ha altresì la responsabilità di avere non dico trasferito ma addirittura scaricato sulle Regioni le competenze di parte della rete ferroviaria e delle relative risorse sulla base di un metodo di calcolo datato al

1994 e rilevatosi già allora notevolmente carente; oggi, a dieci anni di distanza, la situazione è chiaramente peggiore. Posso affermare ciò da persona informata dei fatti, alla luce dell'esperienza avuta come Sottosegretario nel 1997. Anche allora protestammo per la carenza del metodo che veniva adottato per calcolare l'ammontare dei trasferimenti alle Regioni delle risorse da destinare al trasporto regionale.

A Casalecchio si è verificato qualcosa di molto grave che ha coinvolto centinaia di persone; fortunatamente non vi sono state conseguenze ancor più gravi.

Al termine della sua relazione, lei ha parlato di un sistema di sicurezza che consente al treno che non rispetta il segnale di essere deviato prima di scontrarsi con un altro convoglio proveniente da un'altra linea; benissimo, ma si deve precisare che su quella linea però mancano non solo i sistemi più tradizionali (ad esempio, i segnalamenti in cabina avrebbero potuto evitare l'incidente) sia quelli più moderni. Il sistema di controllo della marcia treno viene presentato come avveniristico, tant'è vero che nelle ferrovie italiane è completamente assente. Tale sistema invece è normalmente presente in tutti gli altri Paesi europei, anche a livello di traffico ferroviario locale (a Zurigo, ad esempio). Anche l'Italia avrebbe il diritto di garantire la sicurezza degli utenti e del servizio ferroviario analogamente a quanto avviene negli altri Paesi civili d'Europa.

Il Governo non ha trasferito nulla dei 3 miliardi di euro che lei ha citato come impegno finanziario nei confronti delle Ferrovie dello Stato, come non contribuisce da due anni alla realizzazione in Trenitalia del piano di investimento di 1 miliardo di euro da destinare all'installazione di tale sistema di sicurezza. Sta di fatto che le società che fanno capo a Trenitalia e a Ferrovie dello Stato spa devono completamente autofinanziarsi per realizzare nuovi e moderni sistemi di sicurezza.

Alla fine una logica esasperata di riduzione dei costi prevale su tutto; mancano i treni necessari per far funzionare i servizi regionali e la qualità del trasporto ferroviario è fortemente scadente, come avviene sulla linea Bologna-Porretta. Tutto ciò ovviamente a scapito della sicurezza degli utenti.

L'assessore Donati e io ricordiamo bene il 1994: si firmò, con il Ministero dei trasporti e con le Ferrovie dello Stato, il primo accordo per il sistema ferroviario metropolitano bolognese, oggi con nostro compiacimento in via di attuazione. Su quella linea si sta passando da 30 a 70 treni al giorno.

Se aumenta – come noi auspichiamo – la frequenza di utilizzo della rete ferroviaria, deve aumentare in corrispondenza anche la sicurezza. Questo è quello che il Governo deve garantire prioritariamente attraverso finanziamenti e direttive adeguati. In sintesi, il Governo ha interamente delegato gli investimenti nel settore alle società nello stesso operanti. Questa è la ragione per la quale sono profondamente insoddisfatto della sua risposta.

Concludo proponendo alla Commissione, che comunque è sovrana, di approfondire, anche attraverso eventuali audizioni, comunque nelle sedi



opportune, il tema della sicurezza nel trasporto ferroviario, fortemente emerso dall'incidente di Casalecchio ma che ha certamente una valenza più ampia. Partendo dai dati citati nella risposta del sottosegretario Mammola e dalle contestazioni che gli sto rivolgendo, sarebbe utile convocare in questa sede tutti i soggetti interessati, insieme al Governo e ai gestori dei servizi e delle reti, affinché sul tema della sicurezza si possa andare a fondo e fornire a tutti gli elementi di valutazione necessari.

PRESIDENTE. Lo svolgimento dell'interrogazione all'ordine del giorno è così esaurito.

*I lavori terminano alle ore 9,40.*

ALLEGATO

## INTERROGAZIONE

VITALI, CHIUSOLI, BONFIETTI, PASQUINI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che nella mattinata di oggi, 30 settembre 2003, a Casalecchio di Reno, alle porte di Bologna, si è verificato un serio incidente ferroviario che ha coinvolto centinaia di pendolari, molti dei quali sono stati ricoverati in ospedale;

che un numero sempre maggiore di persone sceglie il trasporto ferroviario per le proprie esigenze di mobilità quotidiana mentre le ferrovie locali sono ampiamente trascurate nei programmi di investimento del Governo, il quale preferisce annunciare grandi opere che rimangono poi sulla carta;

che a Bologna si sta potenziando il servizio ferroviario metropolitano per dare ad un numero crescente di utenti una opportunità di trasporto più efficace e meno congestionata dell'auto;

che permangono tuttavia seri problemi anche di sicurezza, come dimostra l'incidente di Casalecchio di Reno, riguardanti la necessità di ammodernare gli impianti tecnologici, di adeguare le reti, di rinnovare il materiale rotabile e di assicurare la quantità di personale necessaria;

che il Governo deve mettere in condizioni Trenitalia di investire di più sulla sicurezza e deve consentire alle Regioni di ricevere le risorse necessarie per poter migliorare i servizi ferroviari regionali e locali,

si chiede di sapere:

che cosa stia facendo il Governo per accertare le cause dell'incidente ferroviario di Casalecchio di Reno;

quali misure intenda adottare per garantire la sicurezza e l'efficacia del trasporto ferroviario locale.

(3-01246)



