



DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa dei senatori GRANAIOLA, BALDINI, SERRA, BIONDELLI, Marco
FILIPPI, D'ALIA, MARCUCCI, VITA, PASSONI, Vittoria FRANCO,
LIVI BACCI, CHITI, PARDI, BUBBICO, PERDUCA,
DELLA MONICA, AMATO e FIORONI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 29 SETTEMBRE 2009

Disposizioni in favore delle famiglie delle vittime del disastro
ferroviario di Viareggio

ONOREVOLI SENATORI. – Il disastro ferroviario di Viareggio del 29 giugno 2009 può considerarsi una strage annunciata, trentuno morti e quattro feriti ancora gravi, un drammatico stillicidio di morti successivi all'evento. L'incidente ferroviario, com'è noto è stato causato dal deragliamento del treno merci 50325 Trecate-Gricignano, dalla successiva fuoriuscita di gas da una cisterna contenente GPL e dall'innesco del medesimo nella stazione di Viareggio. Si deve solo al tentativo disperato dei macchinisti di portare il più lontano possibile il treno merci dalla stazione se le vittime a Viareggio non sono state infinitamente di più.

Ma già il 16 marzo 2009 l'incendio di un locomotore di un treno merci, che trasportava sostanze pericolose, nella galleria San Martino, tra le stazioni di Genova Brignole e Sturla, nel levante cittadino, aveva provocato il blocco della linea ferroviaria tra Genova e Sestri Levante. E il 19 maggio un treno merci era deragliato alla stazione di Sesto Calende, mentre il 6 giugno fra Migliarino e Pisa S. Rossore un carro in composizione a un treno merci è deragliato spacando le traverse di cemento per circa 5 chilometri. Infine proprio pochi giorni prima del disastro di Viareggio, il 22 giugno 2009, sulla linea ferroviaria Firenze-Bologna nel comune di Prato, due vagoni di un convoglio merci, uno dei quali trasportava acido fluoridrico anidro, hanno urtato il locomotore di un treno passeggeri regionale che sopraggiungeva in senso opposto.

Dunque a Viareggio tante vite umane sono state orribilmente stroncate solo perché chi aveva la responsabilità di agire ha ignorato o sottovalutato i tantissimi segnali premonitori avvenuti sulla rete ferroviaria, anche se per pura fortuna gli incidenti non hanno pro-

vocato vittime, nessuno tuttavia ha pensato di fermare i «carri della morte» che hanno continuato a circolare e chissà, forse circolano ancora, nonostante il disastro avvenuto in Versilia.

Le responsabilità debbono essere dunque accertate, il carattere di ripetitività e di prevedibilità della rottura degli assi per un carro merci rende un tale incidente «tipico» e quindi evitabile con un'attenta manutenzione e con severi controlli. Invece troppe volte sono stati ridotti al silenzio i ferrovieri quando hanno parlato di sicurezza dei treni. La riduzione dell'equipaggio dei treni, la reintroduzione del famigerato «pedale a uomo morto», gli appalti relativi all'assistenza tecnica decisi sulla base del prezzo più basso e non della qualità, tutto questo fa sì che i viaggiatori non si sentano più sicuri quando salgono su un treno.

Prima o poi sarà necessario fare i conti con ciò che sta dietro e prima di ogni incidente ferroviario, soprattutto quando le stragi diventano troppo ricorrenti e fanno pensare non a drammatiche fatalità, ma alle conseguenze dell'inefficienza e dei tagli. È questo il risultato di una concezione del rapporto costi/benefici introdotto dalla cosiddetta razionalizzazione e dall'urgenza del risanamento dei bilanci.

Le regole per la libera circolazione dei rotabili ferroviari in Europa hanno consentito la semplificazione dei traffici, ma liberalizzazione e privatizzazione hanno prodotto un drastico calo della qualità di procedure e controlli soprattutto in Italia dove il servizio di trasporto merci è in via di smantellamento, centinaia di ferrovieri prepensionati o trasferiti, decine di scali già chiusi con la prospettiva di lasciarne aperti solo alcuni. Come in qualsiasi struttura produttiva desti-

nata alla chiusura si finisce con l'allentare i controlli, gli investimenti e l'attenzione.

Si parla soltanto dei Frecciarossa, mentre per quanto riguarda i treni dei pendolari e i merci si lasciano circolare rotabili in condizioni precarie e in certe tratte convogli che risalgono agli anni Cinquanta, passaggi a livello che dovevano essere eliminati e che provocano non di rado macro e microincidenti con relativo blocco di tutti i treni sulla tratta interessata, carrozze nelle quali si viaggia in compagnia degli insetti, e così via. Una situazione che una volta si sarebbe definita «da terzo mondo» se non fosse che nel frattempo il terzo mondo è cresciuto.

Un tempo il treno era il mezzo di trasporto più sicuro ma in Italia il processo di privatizzazione non è stato occasione per aumentare il livello di qualità e di sicurezza, in assenza di una competizione sulla rete ferroviaria, è stato solo un modo di far quadrare i bilanci, spendendo sull'alta velocità, tagliando risorse alle tratte regionali, tagliando posti di lavoro, risparmiando soprattutto su sicurezza e occupazione qualificata.

Il disastro ferroviario di Viareggio dimostra che in tanti anni non si è fatto nulla per mettere in sicurezza la rete ferroviaria, se si escludono le tratte dell'alta velocità, tutto il resto è un *far west*, nel quale non si sa né quando si parte né tantomeno quando si arriva, tra treni soppressi, ritardi che spesso superano i venti, trenta minuti considerati ormai normale amministrazione, impossibilità di viaggiare con la certezza di arrivare in orario.

Le leggi che regolano le modalità di manutenzione e le verifiche sono diverse negli Stati europei: oggi prevale la condizione di ottemperare alla normativa vigente nel Paese di immatricolazione del materiale rotabile. un'ipotesi di lavoro potrebbe essere quella di far applicare per i trasporti di sostanze pericolose la normativa più restrittiva tra quelle dei Paesi nei quali si svolge il trasporto; Il decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione del 16 gennaio 2001 prescrive ve-

rifiche del materiale rotabile ad intervalli prefissati (mediamente cinque anni per i carri cisterna) indipendentemente dal fatto che il vagone abbia percorso 100 o 1.000.000 km; è necessario quindi disporre verifiche in base ad un chilometraggio prefissato oltre che a periodi di tempo definiti. Questo comporta ovviamente la tenuta di registri di viaggio per ogni singolo carro, con aggravio di costi per le imprese, ma sicuramente determina condizioni più corrette per garantire la sicurezza.

Il carro cisterna il cui asse della ruota si è spezzato, causando il disastro di Viareggio, risultava immatricolato nel 2004 e revisionato il 2 marzo 2009; era però stato costruito nel 1974. È necessario quindi disporre un termine temporale massimo per l'utilizzo del materiale (assi e ruote) sottoposto ad usura, per esempio venti anni; la rotazione della ruota sul perno provoca in quest'ultimo fatica ciclica a flessione rotante che fiacca, a lungo andare, la struttura, come descrivono bene le curve di Wohler.

Dunque è necessario definire uno *standard* minimo di dotazione (muri di recinzione, barriere contenitive e antirumore) per i tratti di ferrovia che attraversano luoghi densamente abitati: un semplice muro invece della staccionata avrebbe contenuto gran parte del GPL (gas più pesante dell'aria che staziona in prossimità del terreno) che invece è penetrato nelle case facendole esplodere dall'interno; ridurre la velocità dei convogli di sostanze pericolose almeno nell'attraversamento dei centri urbani.

La riduzione dei controlli, la minore manutenzione del materiale rotabile, il loro lunghissimo uso temporale sono conseguenze inevitabili di una liberalizzazione carente essenzialmente sotto il profilo della attribuzione di responsabilità. Gli auspicati e indispensabili maggiori poteri alle Agenzie per la sicurezza, italiana ed europea, non potranno essere in grado di risolvere, almeno in tempi brevi, i problemi del controllo. Ne discende un tempo troppo lungo per l'accer-

tamento, in caso di incidente, delle responsabilità e un pagamento degli indennizzi dovuti, per danni a persone e a cose, estremamente dilazionato nel tempo. La ricerca esasperata del profitto è condizione che permette oggi, purtroppo, di ritenere accettabile, per tutti i soggetti coinvolti nel trasporto ferroviario, il rischio di un incidente.

Una legge *ad hoc* è indispensabile affinché l'Ente proprietario abbia maggiore cura nel controllare il materiale rotabile che autorizza a circolare sulla rete, e possa chiedere altrettanta cura al vettore nel controllo e nella manutenzione dei propri mezzi.

C'è infine il problema della giustizia. L'inchiesta per il disastro che ha colpito Viareggio è complessa e coinvolge numerosi soggetti, nazionali ed europei. Ma c'è il bisogno pressante dei familiari delle vittime di fare presto.

Viareggio non è l'unico caso in Italia, e nemmeno in Europa. Sembra proprio che il numero degli incidenti in Francia e in Germania, per esempio, sia più alto del numero degli incidenti in Italia, anche se le conseguenze non sono certo le stesse. Il giudice Raffaele Guariniello, a Torino, ha avviato numerose inchieste sullo stato della sicurezza nel trasporto ferroviario in Italia. Dopo Viareggio nulla dev'essere come prima, debbono essere messe in campo azioni concrete.

Se lo stato di manutenzione delle ferrovie è quello descritto, allora è necessaria sull'argomento una Commissione parlamentare di inchiesta, che cominci il proprio lavoro da Viareggio ma estenda la sua ricerca all'insieme dei troppi incidenti che hanno costellato gli ultimi anni del trasporto ferroviario.

Si propone inoltre che a Viareggio sia costituito un Centro studi permanente sulla sicurezza del traffico ferroviario - articolo 2 del disegno di legge - finanziato con 1 milione di euro per gli anni 2009, 2010 e 2011, per promuovere attività di confronto, di approfondimento e di verifica delle norme insufficienti a garantire la sicurezza, indivi-

duando proposte di modifica di leggi e normative che regolano il comparto.

Ciò che è accaduto a Viareggio non deve più ripetersi ed è per questo che, in attesa dell'accertamento giudiziario delle responsabilità, il presente disegno di legge in sintonia con quanto già previsto per altri disastri aerei e ferroviari, prevede all'articolo 1 che sia assegnata al Commissario straordinario per gli interventi urgenti e la ricostruzione di Viareggio, la somma di 30 milioni di euro, dei quali 20 milioni finalizzati a un'equa elargizione a favore dei componenti le famiglie delle vittime del disastro ferroviario del 29 giugno 2009 a titolo di risarcimento dei danni morali subiti e 10 milioni a integrazione dei 15 milioni stanziati dal Governo (ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri del 6 agosto 2009, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 194 del 22 agosto 2009), a valere sul Fondo della protezione civile, oltre agli 1,5 milioni di euro stanziati dalla regione Toscana, per la ricostruzione nonché per il finanziamento di iniziative proposte dal Comitato istituzionale per gli interventi urgenti e la ricostruzione. I danni materiali non risolvono infatti il problema degli indennizzi: ci sono morti e feriti gravi, persone che hanno subito lo sconvolgimento della propria vita, imprese che hanno dovuto sospendere l'attività. Devono essere quindi anticipati dallo Stato i risarcimenti in attesa del percorso giudiziario che sarà purtroppo lungo e tortuoso.

L'elargizione a favore dei componenti le famiglie delle vittime è corrisposta anche a soggetti non parenti né affini, né legati da rapporto di coniugio, che risultino conviventi a carico della persona deceduta negli ultimi tre anni precedenti l'evento, nonché ai conviventi *more uxorio*. Il suddetto Commissario adotta i provvedimenti di elargizione e finanziamento sentito il parere del Comitato istituzionale per gli interventi urgenti e la ricostruzione. Le elargizioni ed i finanziamenti di cui al presente disegno di legge sono esenti da ogni imposta o tassa. Le elargizioni

sono attribuite in aggiunta a qualsiasi altra somma cui i soggetti beneficiari abbiano diritto a qualsiasi titolo ai sensi della normativa vigente.

Si prevede inoltre che, dalla data di entrata in vigore della legge, nel caso di disastri fer-

roviari, in attesa dell'individuazione delle responsabilità in sede giudiziaria, l'equo indennizzo delle famiglie delle vittime sia a carico delle Ferrovie dello Stato o di eventuali altre società che utilizzano la rete ferroviaria italiana.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Disposizioni in favore delle famiglie delle vittime del disastro ferroviario di Viareggio)

1. È assegnata al Commissario straordinario per gli interventi urgenti e la ricostruzione di Viareggio la somma di 30 milioni di euro destinati:

a) per una quota parte pari a 20 milioni di euro a un'equa elargizione a favore dei componenti le famiglie delle vittime del disastro ferroviario del 29 giugno 2009 a titolo di risarcimento dei danni morali subiti;

b) per una quota parte pari a 10 milioni di euro a integrare i 15 milioni di euro stanziati con l'articolo 7, comma 1, dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri del 6 agosto 2009, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 194 del 22 agosto 2009, per la ricostruzione nonché per il finanziamento di iniziative proposte dal Comitato istituzionale per gli interventi urgenti e la ricostruzione.

2. L'elargizione di cui al comma 1, lettera a), è corrisposta altresì a soggetti non parenti né affini, né legati da rapporto di coniugio, che risultino conviventi a carico della vittima negli ultimi tre anni precedenti l'evento, nonché ai conviventi *more uxorio*. Detti soggetti sono a tale scopo posti, nell'ordine stabilito dall'articolo 6 della legge 13 agosto 1980, n. 466, e successive modificazioni, dopo i fratelli e le sorelle conviventi a carico.

3. Il Commissario di cui al comma 1 adotta i provvedimenti di elargizione e di finanziamento di cui alla presente legge sentito il parere del Comitato di cui al comma 1, lettera b).

4. Le elargizioni ed i finanziamenti di cui alla presente legge sono esenti da ogni imposta o tassa. Le elargizioni sono attribuite in aggiunta a qualsiasi altra somma cui i soggetti beneficiari abbiano diritto a qualsiasi titolo ai sensi della normativa vigente.

5. Dalla data di entrata in vigore della presente legge, nel caso di disastri ferroviari, in attesa dell'individuazione delle responsabilità in sede giudiziaria, l'equo indennizzo delle famiglie delle vittime è a carico dell'ente gestore della rete ferroviaria e di eventuali altre società che utilizzano la rete stessa.

Art. 2.

(Istituzione del Centro studi permanente sulla sicurezza del traffico ferroviario)

1. È istituito in Viareggio il Centro studi permanente sulla sicurezza del traffico ferroviario, di seguito denominato «Centro», che promuove attività di confronto, approfondimento e verifica della normativa vigente in materia di sicurezza, individuando proposte di modifica di leggi e normative che regolano il comparto ferroviario.

2. La gestione e la composizione del Centro sono definiti con decreto del Ministro dei trasporti, delle infrastrutture e sentita la regione Toscana e il comune di Viareggio.

3. Per le spese di funzionamento del Centro è stanziato 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011.

Art. 3.

(Disposizioni finanziarie)

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a 31 milioni di euro per l'anno 2009, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2009-2011, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali»

dalla missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2009, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo alla Presidenza del Consiglio dei ministri.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 4.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.