

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XXII**
n. **56**

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**DE LORENZIS, AGOSTINELLI, BATTELLI, PAOLO BERNINI,
NICOLA BIANCHI, BONAFEDE, BUSINAROLO, CANCEL-
LERI, CARINELLI, CHIMIENTI, COLLETTI, CORDA, D'INCÀ,
DADONE, DE ROSA, DELL'ORCO, MANLIO DI STEFANO,
FANTINATI, FERRARESI, GAGNARLI, GALLINELLA,
LIUZZI, LUPO, MANTERO, NESCI, NUTI, PARENTELA,
SARTI, SIBILIA, SPESSOTTO, ZOLEZZI**

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta
sul disastro ferroviario di Viareggio del 29 giugno 2009
e sul livello di sicurezza della rete ferroviaria italiana

Presentata il 24 settembre 2015

ONOREVOLI COLLEGHI! — La strage verificatasi alla stazione di Viareggio è tristemente nota: è il 29 giugno 2009 quando alle 23,50 un treno carico di gas di petrolio liquefatto (GPL) in ingresso alla stazione deraglia, una cisterna si rovescia, un ostacolo la perfora e il gas si diffonde lungo la ferrovia e le strade circostanti, che, nel giro di due minuti, sono proiettate in un

inferno di fuoco che priverà della vita trentadue persone, di cui quattro bambini, mentre due anziani muoiono d'infarto provocato dallo spavento per l'accaduto.

Non si è trattato di una calamità naturale, ma di un inestricabile coacervo di incuria manutentiva, insicurezza nei luoghi di lavoro e tante altre superficialità. Pertanto, quel drammatico sacrificio

umano rende urgente un acclaramento della verità e una garanzia di sicurezza nel trasporto ferroviario.

Una drammatica tragedia che ha ferito il nostro Paese e che, con il tempo, è stata ulteriormente segnata da episodi oscuri e inquietanti: il perito del giudice per le indagini preliminari in rapporti professionali con una delle società indagate (Rete ferroviaria italiana - RFI), lo Stato che accetta il risarcimento e rinuncia alla costituzione di parte civile, il ferroviere licenziato dopo che si è messo a disposizione come perito di una delle famiglie colpite, la promozione di Mauro Moretti, imputato per omicidio plurimo, incendio colposo e violazione di norme sulla sicurezza sul lavoro, nominato nuovo amministratore delegato di Finmeccanica, già nel frattempo confermato amministratore delegato della società Ferrovie dello Stato Spa da indagato e poi sostituito da un altro imputato per il disastro ferroviario, Michele Mario Elia, già a capo di RFI.

Ma a distanza di anni la memoria delle vittime e i loro familiari non trovano giustizia né verità attraverso l'accertamento dei reali accadimenti di quella tragedia. Le domande che attendono una risposta sono ancora tante, troppe. Cosa fu a provocare lo squarcio della cisterna da cui fuoriuscì il GPL che rase al suolo via Ponchielli? Chi avrebbe dovuto controllare l'asse del vagone che si spezzò? Quali e quante colpe hanno gli imputati dei vertici delle società RFI e Ferrovie dello Stato Spa e i *manager* dell'azienda proprietaria del treno merci 50325 Trecate-Gricignano?

Di certo, non di casualità può parlarsi, bensì di carenze strutturali sia sul freno che sulla rete ferroviaria, di maggiore sicurezza e di controlli approfonditi. E cosa è stato fatto per evitare che si ripetano tragedie simili? Quali controlli sono stati resi obbligatori sui treni, specie su quelli che trasportano merci pericolose?

Se questo è lo sfondo di opacità a sei anni dalla tragedia, è indispensabile che su questo tragico evento si istituisca una

Commissione parlamentare di inchiesta. Occorre che siano chiarite le cause, spiegate le rotture dei componenti dei carri merci, verificato lo *standard* minimo di dotazione infrastrutturale anche della stazione ferroviaria, individuati i criteri di sicurezza e il relativo sistema dei controlli.

Dalle risultanze processuali sono emerse lacunosità nel piano di prevenzione dei rischi nel caso in cui un convoglio che trasporta materiale pericoloso deragli, incertezze sulla conoscenza del materiale trasportato, mancanze della dotazione dei sistemi antincendio per cui ci sono estintori negli uffici ma non sui binari, assenza dei carri scudo o cuscinetto che servono a distanziare la locomotiva dai carri che trasportano merci pericolose.

Allora prepotentemente emerge la necessità di capire cosa abbia provocato lo squarcio sulla cisterna dalla quale è uscito il gas che esplodendo ha raso al suolo l'intera via Ponchielli: troppe ipotesi che scolorano le responsabilità, allontanano dalla verità e annullano la giustizia per le vittime e i loro familiari.

Un picchetto, ovvero uno spezzone di rotaia piantato a terra per indicare le curve, o un elemento dello scambio, la « piegata a zampa di lepre »? Quest'ultima, per la verità, è indispensabile, ma i picchetti possono essere sostituiti con altri sistemi meno pericolosi: lo sono stati? Con cosa? Con tecnologie GPS? E in caso contrario, quali garanzie di sicurezza sussistono?

Oppure la causa è da ascrivere all'usura di un assile, che collega le due ruote sotto la cisterna, che si è spezzato? La cisterna inclinata, ancora in movimento, avrebbe quindi urtato un picchetto, che l'ha squarciata provocando la fuoriuscita di GPL, che ha portato al tragico epilogo.

Fatto sta che, secondo il parere degli esperti incendiari auditi nel processo per il disastro ferroviario, il muro a protezione delle case, che gli abitanti di via Ponchielli, a ridosso dei binari, avevano chiesto di costruire alla società Ferrovie

dello Stato Spa otto anni prima del disastro di Viareggio, avrebbe fermato per l'80 per cento l'espansione di GPL. Il danno sarebbe stato ridotto a un quinto, almeno dal lato est della ferrovia, se ci fosse stato il muro.

Per di più, nelle società del gruppo Ferrovie dello Stato non pare ci siano documenti che prendano in considerazione il rischio estremo di fuoriuscita di GPL o di altra sostanza pericolosa trasportata sui binari. Mancherebbe una qualsiasi valutazione, e quindi tentativo di riduzione di rischi, per gli abitanti, in caso di deragliamento di treni merci che trasportano sostanze pericolose.

Ma se questi inquietanti scenari sono emersi dal lavoro della magistratura, anche la via del processo rischia di occludersi: 42 imputati, di cui 33 persone fisiche e 9 aziende, per i reati di omicidio colposo plurimo, disastro ferroviario colposo, incendio colposo e lesioni colpose plurime. Tuttavia, la scure della prescrizione incombe, paventandosi il rischio di rimanere senza un colpevole.

L'associazione dei familiari delle vittime è in allarme. Occorre, allora, in modo non più procrastinabile, a ormai sei anni dalla strage, un intervento responsabile della politica: è inaccettabile la prescrizione dell'incendio colposo, perché bambini, donne e uomini sono morti bruciati vivi.

La verità non si fa con la prescrizione, ma andando fino in fondo. In fondo per accertare cause e illuminare responsabilità anche per garantire il livello essenziale e irrinunciabile della sicurezza dei trasporti ferroviari.

Un documento della Corte dei conti, depositato durante l'udienza preliminare del processo su cui riferisce la stampa, immortala un crollo degli investimenti per le tecnologie che dovrebbero migliorare la sicurezza sulla rete ferroviaria: in particolare, il punto « Tecnologie per la sicurezza » rivelerebbe una progressiva diminuzione di stanziamenti. Nel 2006 sono 85,66 milioni di euro, nel 2007 41,33, nel 2008 crollano a 17,22. Si arriva al 2009, quando i milioni di euro si

riducono a 16,03. In quattro anni sono venuti meno 69,63 milioni di euro per le tecnologie che devono migliorare la sicurezza. Tanto che la stessa Corte dei conti segnala una notevole riduzione delle risorse destinate alla finalità istituzionale, che si riflette in modo particolare sulle tecnologie per la sicurezza. Anche nelle voci « Diagnostica innovativa » e « Studi e sperimentazioni di nuovi componenti » si registrano importanti diminuzioni di investimenti.

Occorre allora accertare che non siano proprio le scelte aziendali di tutte le imprese coinvolte nel disastro ferroviario a compromettere gli *standard* di sicurezza: perché non sono stati adottati quei miglioramenti tecnici e scientifici già normalmente disponibili sul mercato e utilizzati in altri Paesi, ad esempio il dispositivo di rilevamento immediato di deragliamento, detto detentore di svio, che se presente sul carro deragliato avrebbe evitato quanto accaduto ?

Né la politica della ricerca esasperata del profitto né quella del pareggio di bilancio possono essere accettate. La sicurezza è un paradigma irrinunciabile: non è un concetto statico, ma dinamico su cui non ci possono essere valutazioni di impatto economico. Né liberalizzazioni né privatizzazioni possono elidere procedure di controllo.

Troppi sono gli incidenti. Già nelle settimane immediatamente precedenti la strage di Viareggio vi erano stati altri incidenti del tutto analoghi e tutti sempre a causa del cedimento strutturale dei carrelli: il 19 maggio a Sesto Calende; il 25 maggio successivo a Borgo San Dalmazzo, vicino Cuneo; il 6 giugno a Pisa San Rossore, 20 chilometri dopo Viareggio, forse meno; il 22 giugno 2009 a Vaiano, vicino Prato.

La carenza manutentiva è la causa di queste tragiche morti ? Occorre accertarlo. Non è un caso che l'80 per cento dei deragliamenti avvenuti nel 2012 sia dovuto a « problematiche nella manutenzione dell'infrastruttura ».

Dalla Commissione d'inchiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,

che analizzava le falle nella sicurezza, all'indomani della strage, si ponevano in luce consigli e raccomandazioni rivolti in particolar modo all'Agenzia ferroviaria europea (ERA), affinché creasse una banca dati europea nella quale registrare l'*identikit* di ogni treno merce, definendo gli *standard* comuni per la manutenzione da effettuare sui singoli componenti dei convogli. Sarebbe stato necessario avviare interventi periodici e introdurre sanzioni per le società che gestiscono la rete ferroviaria o i mezzi.

Ad oggi esiste una *task force* europea per la manutenzione dei carri creata proprio dopo la tragedia del 2009, coordinata dall'ERA: deve effettuare controlli su tutto il parco dei carri ferroviari e ha imposto la tracciabilità delle operazioni di manutenzione su tutti i componenti dei carri che devono garantire la sicurezza del convoglio. Ma resta tuttavia la circostanza che tutto ciò è solo su base volontaria.

In Italia, i treni merci che viaggiano sul territorio italiano devono avere a disposizione dati sulla tracciabilità dei componenti, secondo l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie chiamata a vigilare sulla circolazione ferroviaria. Ciò significa che i controlli periodici sugli assi e su altri elementi dei treni devono essere tracciati e registrati. Occorrerebbe anche un'indicazione sia temporale che di chilometraggio percorso. A Viareggio fu proprio l'asse del carrello anteriore di un vagone a spezzarsi.

Si è indicata anche l'applicazione del dispositivo detentore di svio sui convogli che trasportano merci pericolose che arresta immediatamente il freno se una ruota del vagone perde il contatto con la rotaia, anche se il macchinista non se ne accorge. Ma neanche ciò è obbligatorio. Le sanzioni per le aziende di trasporto ferroviario sembra non costituiscano un incisivo deterrente. I controlli dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ci sono, vengono effettuati regolarmente, ma le attività ispettive sono a carico delle imprese ferroviarie. L'organo che deve vigilare sulla sicurezza valuta la documen-

tazione del sistema di gestione di ogni azienda e verifica la conformità dei requisiti sia in fase di rilascio del certificato che durante i normali controlli.

Allora si deve accertare e garantire il rispetto delle procedure previste per lo svolgimento in sicurezza degli interventi in caso di guasti e gli operatori devono incrementare la manutenzione. I processi manutentivi devono costituire una priorità per la sicurezza in termini di prevenzione degli incidenti che possono potenzialmente portare a conseguenze disastrose e ciò vale sia per l'infrastruttura che per il materiale rotabile.

Non basta limitarsi agli obblighi di legge, ma occorre che gli operatori ferroviari, che hanno potestà nell'individuare criteri per la scelta dei veicoli che diano migliori garanzie di sicurezza, devono prendere l'iniziativa per fare il meglio possibile.

Non c'è ritorno e non c'è risarcimento più importante della verità e della giustizia. Non c'è vero Stato se non dalla parte dei familiari delle trentadue vittime. Occorre allora l'intervento dello Stato senza la retorica strumentale ma con una presenza tangibile di verità e di giustizia.

Appurare la verità e definire le responsabilità è l'interesse più alto, da perseguire in nome delle vittime, delle loro famiglie e del Paese.

Venendo al merito della proposta di inchiesta parlamentare, essa si compone di otto articoli. Il primo, che istituisce la Commissione parlamentare di inchiesta sul disastro ferroviario di Viareggio e sulla sicurezza ferroviaria, ne sancisce i compiti.

L'articolo 2 stabilisce la composizione e la durata della Commissione, mentre l'articolo 3 prevede la possibilità di organizzare i lavori della Commissione attraverso uno o più comitati.

L'articolo 4 disciplina poteri e limiti della Commissione.

Gli articoli 5 e 6 sanciscono le modalità di svolgimento delle indagini, di audizione di testimoni e di richiesta di atti e documenti, mentre l'articolo 7 prevede l'obbligo

del segreto per i componenti della Commissione.

L'articolo 8 disciplina l'organizzazione interna della Commissione.

Per quanto esposto, i promotori auspicano un esame e un'approvazione in tempi rapidi della presente proposta di inchiesta parlamentare.

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

ART. 1.

(Istituzione e compiti).

1. È istituita, ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione, una Commissione parlamentare di inchiesta sul disastro ferroviario di Viareggio del 29 giugno 2009 e sul livello di sicurezza della rete ferroviaria italiana, di seguito denominata « Commissione ».

2. La Commissione ha il compito di accertare:

a) le cause che hanno provocato l'incidente e il disastro ferroviario di Viareggio;

b) le inefficienze della rete ferroviaria italiana, evidenziando, con un'apposita mappatura, le specifiche località particolarmente critiche e i livelli attuali e quelli programmati per la manutenzione e il controllo della sicurezza della rete e dei mezzi di trasporto ferroviario, specie con riferimento alla circolazione di merci pericolose;

c) le responsabilità di ogni soggetto coinvolto, con particolare riferimento alla Rete ferroviaria italiana (RFI), anche in relazione agli altri incidenti avvenuti sulla rete ferroviaria italiana, nonché ai soggetti pubblici preposti alla vigilanza e all'esercizio dei poteri di prevenzione, controllo e sanzionatori nell'ambito del settore del trasporto ferroviario e ai soggetti preposti alla sicurezza e alla vigilanza della rete ferroviaria;

d) se nello svolgimento delle indagini giudiziarie e dei procedimenti giurisdizionali si siano verificate interferenze e sviamenti, volti a pregiudicare l'accertamento dei fatti e delle connesse responsabilità.

3. La Commissione riferisce alla Camera dei deputati sullo stato dell'inchiesta

ogni volta che lo ritiene opportuno e comunque annualmente. Al termine dei propri lavori, la Commissione presenta una relazione alla Camera dei deputati. Sono ammesse relazioni di minoranza. La Commissione formula, inoltre, proposte in merito agli interventi di carattere legislativo e amministrativo necessari per rendere più coordinata e incisiva l'iniziativa dello Stato finalizzata a evitare il ripetersi di vicende analoghe a quella di Viareggio.

ART. 2.

(Composizione e durata).

1. La Commissione è composta da venticinque deputati, scelti dal Presidente della Camera dei deputati in proporzione al numero dei componenti i gruppi parlamentari, assicurando comunque la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo. I componenti sono nominati anche tenendo conto della specificità dei compiti assegnati alla Commissione.

2. Con gli stessi criteri e la stessa procedura di cui al comma 1 si provvede alle eventuali sostituzioni in caso di dimissioni o di cessazione del mandato parlamentare o qualora sopraggiungano altre cause di impedimento dei componenti della Commissione.

3. La Commissione è rinnovata dopo il primo biennio dalla sua costituzione e i componenti possono essere confermati.

4. Il Presidente della Camera dei deputati, entro dieci giorni dalla nomina dei componenti, convoca la Commissione per la costituzione dell'ufficio di presidenza.

5. L'ufficio di presidenza, composto dal presidente, da due vicepresidenti e da due segretari, è eletto dai componenti della Commissione a scrutinio segreto. Per l'elezione del presidente è necessaria la maggioranza assoluta dei componenti della Commissione; se nessuno riporta tale maggioranza si procede al ballottaggio tra i due candidati che hanno ottenuto il maggiore numero di voti. È eletto il candidato che ottiene il maggior numero di voti. In caso di

parità di voti è proclamato eletto o entra in ballottaggio il più anziano di età.

6. Per l'elezione, rispettivamente, dei due vicepresidenti e dei due segretari, ciascun componente della Commissione scrive sulla propria scheda un solo nome. Sono eletti coloro che hanno ottenuto il maggior numero di voti. In caso di parità di voti si procede ai sensi del comma 5, quarto periodo.

7. Le disposizioni dei commi 5 e 6 si applicano anche per le elezioni suppletive.

8. La Commissione conclude i suoi lavori entro diciotto mesi dal suo insediamento.

ART. 3.

(Comitati).

1. La Commissione può organizzare i suoi lavori attraverso uno o più comitati, costituiti secondo la disciplina del regolamento di cui all'articolo 8, comma 1.

ART. 4.

(Poteri e limiti della Commissione).

1. La Commissione procede alle indagini e agli esami con gli stessi poteri e con le stesse limitazioni dell'autorità giudiziaria.

2. La Commissione non può adottare provvedimenti attinenti alla libertà e alla segretezza della corrispondenza e di ogni altra forma di comunicazione nonché alla libertà personale, fatto salvo l'accompagnamento coattivo di cui all'articolo 133 del codice di procedura penale.

3. Qualora risultino notizie di reato, la Commissione ne informa l'autorità giudiziaria.

ART. 5.

(Audizioni a testimonianza).

1. Ferme restando le competenze dell'autorità giudiziaria, per le audizioni a testimonianza davanti alla Commissione si

applicano le disposizioni degli articoli da 366 a 372 del codice penale.

2. Per i segreti d'ufficio, professionale e bancario si applicano le norme vigenti. Per il segreto di Stato si applica quanto previsto dalla legge 3 agosto 2007, n. 124. In nessun caso, per i fatti rientranti nei compiti della Commissione, può essere opposto il segreto d'ufficio.

3. È sempre opponibile il segreto tra difensore e parte processuale nell'ambito del mandato.

4. Si applica l'articolo 203 del codice di procedura penale.

ART. 6.

(Richiesta di atti e documenti).

1. La Commissione può ottenere, anche in deroga al divieto stabilito dall'articolo 329 del codice di procedura penale, copie di atti e documenti relativi a procedimenti e inchieste in corso presso l'autorità giudiziaria o altri organi inquirenti, nonché copie di atti e documenti relativi a indagini e inchieste parlamentari. L'autorità giudiziaria può trasmettere le copie di atti e documenti anche di propria iniziativa.

2. La Commissione garantisce il mantenimento del regime di segretezza fino a quando gli atti e i documenti trasmessi in copia ai sensi del comma 1 sono coperti da segreto.

3. La Commissione può ottenere, da parte degli organi e degli uffici della pubblica amministrazione, copie di atti e documenti da essi custoditi, prodotti o comunque acquisiti in materia attinente alle finalità della Commissione.

4. L'autorità giudiziaria provvede tempestivamente e può ritardare la trasmissione di copia di atti e documenti richiesti, con decreto motivato, solo per ragioni di natura istruttoria. Il decreto ha efficacia per sei mesi e può essere rinnovato. Quando tali ragioni vengono meno, l'autorità giudiziaria provvede senza ritardo a trasmettere quanto richiesto. Il decreto non può essere rinnovato o avere efficacia oltre la chiusura delle indagini prelimi-

nari. Devono in ogni caso essere coperti dal segreto gli atti e i documenti attinenti a procedimenti giudiziari nella fase delle indagini preliminari.

5. Quando gli atti o i documenti sono stati assoggettati al vincolo di segreto funzionale da parte delle competenti Commissioni parlamentari di inchiesta, tale segreto non può essere opposto alla Commissione.

6. La Commissione stabilisce quali atti e documenti non devono essere divulgati, anche in relazione ad esigenze attinenti ad altre istruttorie o inchieste in corso.

ART. 7.

(Segreto).

1. I componenti della Commissione, i funzionari e il personale di qualsiasi ordine e grado addetti alla Commissione stessa e ogni altra persona che collabora con la Commissione o compie o concorre a compiere atti di inchiesta oppure ne viene a conoscenza per ragioni d'ufficio o di servizio sono obbligati al segreto per tutto quanto riguarda gli atti e i documenti di cui all'articolo 6, commi 2 e 6.

2. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, la violazione del segreto è punita ai sensi dell'articolo 326 del codice penale.

3. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, le stesse pene si applicano a chiunque diffonde in tutto o in parte, anche per riassunto o informazione, atti o documenti del procedimento di inchiesta dei quali è stata vietata la divulgazione.

ART. 8.

(Organizzazione interna).

1. L'attività e il funzionamento della Commissione sono disciplinati da un regolamento interno approvato dalla Commissione stessa prima dell'inizio dell'attività di inchiesta. Ciascun componente può proporre la modifica delle disposizioni regolamentari.

2. Le sedute della Commissione sono pubbliche. Tutte le volte che lo ritiene opportuno, la Commissione può deliberare di riunirsi in seduta segreta.

3. La Commissione può avvalersi dell'opera di agenti e ufficiali di polizia giudiziaria e di tutte le collaborazioni che ritiene necessarie di soggetti interni ed esterni all'amministrazione dello Stato autorizzati, ove occorra e con il loro consenso, dagli organi a ciò deputati e dai Ministeri competenti.

4. Per l'esercizio delle sue funzioni la Commissione fruisce di personale, locali e strumenti operativi messi a disposizione dal Presidente della Camera dei deputati.

5. Gli oneri derivanti dall'istituzione e dal funzionamento della Commissione, nel limite annuo massimo di 50.000 euro, sono posti a carico del bilancio interno della Camera dei deputati.

6. La Commissione cura l'informatizzazione dei documenti acquisiti e prodotti nel corso della sua attività.

€ 1,00



170220009440