

# CAMERA DEI DEPUTATI <sup>Doc. XXII</sup> n. 71

## PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE d’iniziativa della deputata BERGAMINI

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 3 agosto 2016*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Com'è a tutti tristemente noto, un'enorme tragedia si è verificata la notte del 29 giugno 2009: il treno merci 50325 Trecate-Gricignano, carico di gas di petrolio liquefatto (GPL), è deragliato nella stazione di Viareggio innescando l'apocalisse nel centro della città. La deflagrazione ha investito le case vicino ai binari provocando il crollo di alcune palazzine e danni ad altri edifici limitrofi. Il bilancio della tragedia, che la città di Viareggio e il nostro Paese non potranno mai dimenticare, è durissimo: 32 morti, moltissimi feriti, migliaia di

sfollati, una intera città in stato di *shock*, edifici distrutti e molti altri evacuati.

Il disastro di Viareggio è di gran lunga il più grave mai avvenuto nel nostro Paese nell'ambito del trasporto ferroviario delle merci pericolose, ma la storia degli ultimi anni del trasporto ferroviario, sia passeggeri sia merci, è costellata di numerosi incidenti e tragedie sfiorate. Basta ricordare il disastroso scontro frontale avvenuto lo scorso 12 luglio in Puglia, tra Andria e Corato, quando due treni si sono scontrati frontalmente in un tratto a binario unico causando un impatto violento.

tissimo tanto da far accorciare i due convogli in un groviglio di lamiere causando 23 morti e 52 feriti.

Purtroppo, il disastro ferroviario di Viareggio può considerarsi come una strage annunciata. Già il 16 marzo 2009 l'incendio di un locomotore di un treno merci che trasportava sostanze pericolose, nella galleria di San Martino, tra le stazioni di Genova Brignole e Sturla, aveva provocato il blocco della linea ferroviaria tra Genova e Sestri Levante. Il 19 marzo 2009 un altro treno merci era deragliato alla stazione di Sesto Calende, mentre il 6 giugno 2009 fra Migliarino e Pisa S. Rossore un carro in composizione a un treno merci è deragliato spaccando 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 regionale che sopraggiungeva in senso opposto. Il disastro di Viareggio, quindi, è stato anticipato da diversi segnali premonitori avvenuti sulla rete ferroviaria nazionale che solo per pura fortuna non hanno provocato altre vittime.

Alla luce dei recenti accadimenti, la rottura di componenti dei carri merci sta diventando un incidente ormai « tipico ». Una delle cause che determinano un abbassamento del livello di sicurezza del sistema del trasporto ferroviario risiede nel fatto che le norme che regolano le modalità di manutenzione dei treni e le verifiche sulle diverse parti che lo compongono sono diverse per ogni Stato. In diversi casi si è constatato che il materiale rotabile utilizzato per la manutenzione dei treni dipende dalla normativa di sicurezza vigente nel Paese di provenienza. Pertanto, pur in presenza di regolare immatricolazione, il mezzo in questione può presentare un livello di sicurezza inadeguato alle esigenze del nostro sistema di trasporto ferroviario.

Altra questione di rilevante importanza è rappresentata dalla normativa attualmente in vigore che disciplina la manu-

tenzione periodica dei mezzi di trasporto ferroviario. Il decreto ministeriale del 16 gennaio 2001, che regola le modalità di verifica del materiale rotabile, prevede una generica verifica dei carri a intervalli temporali prefissati, senza tenere conto del numero dei chilometri che il vagone stesso abbia percorso. Il carro cisterna il cui asse della ruota si è spezzato nella stazione di Viareggio risultava immatricolato nel 2004 e revisionato il 2 marzo 2009; era però stato costruito nel 1974. Ciò dimostra che l'utilizzo prolungato di materiale rotabile come assi e ruote, sottoposto a forte usura, comporta a lungo andare l'instabilità complessiva della struttura.

Purtroppo, a distanza di anni le vittime e i loro familiari non hanno ancora avuto giustizia né verità attraverso l'accertamento giudiziario dei reali accadimenti e delle cause e responsabilità di quella tragedia. Le domande che attendono una risposta sono ancora tante, troppe. Per questo è ormai 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, verificati i livelli attuali e quelli programmati per la manutenzione dei mezzi di trasporto e individuati i criteri di sicurezza e il relativo sistema dei controlli.

Alla luce di ciò, alla Commissione, istituita per la durata di un anno, è affidato il compito non solo di accertare e definire i fatti avvenuti in quel contesto ma anche quello di verificare il livello di sicurezza della rete ferroviaria italiana. In particolare, la Commissione verifica le cause che hanno provocato l'incidente e il disastro ferroviario di Viareggio e le eventuali responsabilità dei soggetti preposti alla sicurezza e alla vigilanza della rete ferroviaria; i livelli attuali e quelli programmati per la manutenzione e il controllo della sicurezza dei mezzi di trasporto ferroviario coinvolti nel disastro ferroviario di Viareggio e se i controlli e le procedure di sicurezza in riferimento al trasporto di materiali pericolosi siano stati

eseguiti correttamente e se, in ogni caso, si possano ritenere adatti a scongiurare ulteriori incidenti. Alla Commissione è altresì affidato il compito di verificare le inefficienze della rete ferroviaria italiana evidenziando, con un'apposita mappatura, le specifiche località particolarmente critiche nonché i criteri con cui vengono effettuati i controlli per la manutenzione e per la sicurezza del materiale rotabile e della rete (articolo 1).

La Commissione è composta da dodici deputati, nominati dal Presidente della Camera dei deputati in proporzione al numero dei componenti dei gruppi parlamentari. Il Presidente della Camera è altresì tenuto a nominare il Presidente della Commissione il quale, entro dieci giorni dalla nomina, convoca la Commissione per la costituzione dell'ufficio di presidenza che sarà composto dal presidente, da un vice presidente e da un segretario (articolo 2).

La Commissione procede alle indagini e agli esami con i medesimi poteri e le stesse

limitazioni dell'autorità giudiziaria (articolo 3).

Alla luce della delicatezza del tema trattato, i componenti della Commissione, il personale addetto alla stessa e ogni altra persona che collabora con la Commissione sono obbligati al segreto per tutto ciò che concerne gli atti e i documenti detenuti dalla stessa (articolo 4).

Per il conseguimento dei compiti istituzionali, la Commissione può procedere ad audizioni di personalità esperte nei settori di sua competenza (articolo 5).

La Commissione può avvalersi dell'opera di agenti e ufficiali di polizia giudiziaria e di tutte le collaborazioni che ritiene necessarie e per l'esercizio delle sue funzioni fruisce di personale, locali e strumenti operativi messi a disposizione dal Presidente della Camera dei deputati. Le spese per il funzionamento della Commissione sono stabilite nel limite massimo di 40.000 euro e sono poste a carico del bilancio interno della Camera dei deputati (articolo 6).

## PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

—

## ART. 1.

*(Istituzione e compiti).*

1. È istituita, ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione, per la durata di un anno, 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 verificare:

a) le cause che hanno provocato l'incidente e il disastro ferroviario di Viareggio e le eventuali responsabilità dei soggetti preposti alla sicurezza e alla vigilanza della rete ferroviaria;

b) i livelli attuali e quelli programmati per la manutenzione e il controllo della sicurezza dei mezzi di trasporto ferroviario coinvolti nel disastro ferroviario di Viareggio;

c) se i controlli e le procedure di sicurezza in riferimento al trasporto di materiali pericolosi siano stati eseguiti correttamente e se, in ogni caso, possano ritenersi adatti a scongiurare ulteriori incidenti;

d) le eventuali inefficienze della rete ferroviaria italiana evidenziando, con un'apposita mappatura, le specifiche località particolarmente critiche nonché i criteri con cui vengono svolti i controlli per la manutenzione e per la sicurezza del materiale rotabile e della rete.

3. La Commissione riferisce alla Camera dei deputati sullo stato dell'inchiesta ogni volta che lo ritiene opportuno. 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 ca-

rattere 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 della Commissione).*

1. La Commissione è composta da dodici deputati, nominati dal Presidente della Camera dei deputati in proporzione al numero dei componenti dei gruppi parlamentari, garantendo comunque la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo parlamentare.

2. Con gli stessi criteri di cui al comma 1 si provvede alle eventuali sostituzioni in caso di dimissioni o cessazione dalla carica ovvero qualora sopraggiungano altre cause di impedimento dei componenti della Commissione.

3. Il presidente della Commissione è nominato dal Presidente della Camera tra i componenti della Commissione appartenenti ai gruppi di opposizione.

4. Il presidente della Commissione, entro dieci giorni dalla nomina, convoca la Commissione per la costituzione dell'ufficio di presidenza.

5. L'ufficio di presidenza è composto dal presidente, da un vicepresidente e da un segretario. Il vicepresidente e il segretario sono eletti dai componenti della Commissione a scrutinio segreto.

ART. 3.

*(Poteri e limiti della Commissione).*

1. La Commissione procede alle indagini e agli esami con gli stessi poteri e 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. La Commissione può ottenere 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.

4. La Commissione può chiedere agli organi e agli uffici della pubblica amministrazione copie di atti e documenti da essi prodotti, detenuti o comunque acquisiti in materie attinenti ai compiti e agli obiettivi di cui all'articolo 1.

5. La Commissione garantisce il mantenimento del regime di segretezza fino a quando gli atti e i documenti trasmessi in copia ai sensi dei commi 3 e 4 sono coperti da segreto, nei termini precisati dagli organi e uffici che li hanno trasmessi.

6. La Commissione stabilisce quali atti e documenti non devono essere divulgati, anche in relazione a esigenze attinenti ad altre istruttorie o inchieste in corso. Devono in ogni caso essere coperti dal segreto gli atti, le assunzioni testimoniali e i documenti attinenti a procedimenti giudiziari nella fase delle indagini preliminari fino al termine delle stesse.

#### ART. 4.

*(Obbligo del segreto).*

1. I componenti la Commissione, il personale addetto alla 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 di ufficio o di servizio, sono obbligati al segreto per tutto quanto riguarda gli atti e i documenti di cui all'articolo 3, commi 5 e 6.

2. La violazione del segreto è punita ai sensi delle leggi vigenti.

#### ART. 5.

*(Audizioni a testimonianza).*

1. Per il conseguimento dei suoi compiti e dei suoi obiettivi istituzionali la Commissione, anche mediante teleconferenza o

comunque con l'adozione dei mezzi più idonei al contenimento delle spese e alla massima partecipazione in tutto il territorio nazionale, può procedere ad audizioni di personalità esperte nei settori di sua competenza, di rappresentanti di associazioni e sindacati e di altri soggetti ritenuti idonei a consentire l'acquisizione di puntuali cognizioni, utili allo svolgimento dei compiti e degli obiettivi della Commissione stessa.

2. Ferme restando le competenze dell'autorità giudiziaria, per le audizioni a testimonianza davanti alla Commissione si applicano le disposizioni degli articoli da 366 a 384-*bis* del codice penale.

3. Per il segreto di Stato nonché per i segreti d'ufficio, professionale e bancario si applicano le norme vigenti. 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.

*(Organizzazione interna).*

1. La Commissione, prima dell'inizio dei lavori, adotta il proprio regolamento interno.

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

3. La Commissione può avvalersi dell'opera di agenti e ufficiali di polizia giudiziaria e di tutte le collaborazioni che ritiene necessarie.

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. Le spese per il funzionamento della Commissione sono stabilite nel limite massimo di 40.000 euro e sono poste a carico del bilancio interno della Camera dei deputati.



\*170220016030\*