Interrogazione scritta

***Al Ministro per le Infrastrutture e i Trasporti***

***Al Ministro per lo Sviluppo Economico***

*Per sapere premesso che*

da un articolo pubblicato dal “Messaggero Veneto” del 30 luglio 2013 si ha notizia dell’allarme lanciato da Federchimica, associazione confederale che rappresenta 1350 imprese per un totale di 90 mila addetti, a causa della decisione presa da Trenitalia Divisione Cargo. La controllata merci di Trenitalia con una circolare di “restrizioni di traffico” ha comunicato che: “dal 1° agosto non si effettuerà più trasporto su carro ferroviario di Cloro e di Fluoro compresso sul territorio nazionale”;

il predetto provvedimento assunto unilateralmente da Trenitalia Divisione Cargo riguarderà sia il traffico interno, sia il traffico in import e in export. La Divisione Cargo del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha motivato tale decisione adducendo generiche “motivazioni commerciali”, ed ha annunciato che sarà effettiva fino a nuovo avviso ed interesserà, senza eccezioni, tutte le stazioni di spedizione, tutte le modalità di inoltro e tutte le modalità di carico;

per il solo Cloro, il traffico stimato all’anno 2011 si attesterebbe sulle 50.000 tonnellate; notevolmente inferiori sarebbero invece i volumi per il fluoro compresso. Il trasporto di queste due sostanze chimiche è peraltro giàdisciplinato in Europa dal “Regolamento R.I.D.”, concernente il trasporto su ferrovia delle merci pericolose;

tale forma di trasporto delle sostanze pericolose non ha subito alcuna restrizione negli altri Paesi europei ed in alcuni, come per esempio in Germania, la modalità di trasporto ferroviario di alcune sostanze pericolose, tra le quali il cloro, è obbligatoria;

le direttive della Commissione europea e lo stesso “Piano Nazionale della Logistica 2011 - 2020”, adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono orientati a privilegiare il trasporto ferroviario per tutte le merci pericolose, alla cui categoria appartengono il Cloro e il Fluoro compresso, rispetto alle altre modalità logistiche;

il blocco, da parte del principale operatore ferroviario italiano, del trasporto di queste due sostanze, metterà di fatto in crisi il sistema produttivo chimico del Paese, oltre che ad avere gravi conseguenze sull’approvvigionamento di quasi tutti i settori industriali: la farmaceutica, l’alimentare, la detergenza, i coloranti, la plastica, i trattamenti delle acque, la carta, il tessile;

l’eventuale spostamento su strada del trasporto di queste merci pericolose aumenterà i potenziali rischi per la salute e l’incolumità dei cittadini, oltre che per l’ambiente, in quanto la modalità di trasporto su gomma soffre di un indice di incidentalità 250 volte superiore rispetto a quella su rotaia;

se i Ministri interrogati siano a conoscenza della decisione assunta da Trenitalia Divisione Cargo e se ritengano utile verificare se essa corrisponda al vero;

quali iniziative urgenti intendano mettere in campo al fine di ovviare agli effetti del provvedimento di Trenitalia Divisione Cargo, che di fatto mette in grave difficoltà il settore chimico – farmaceutico dell’industria italiana;

quali misure intendano adottare al fine di evitare il blocco del trasporto ferroviario di queste due sostanze e scongiurare i rischi per l’incolumità dei cittadini e la tutela dell’ambiente insiti in un eventuale spostamento su strada;

se e quali revisioni normative nazionali sul trasporto ferroviario di merci pericolose sono state effettuate in successivamente al gravissimo incidente di Viareggio, occorso nella città della Versilia il 29 giugno 2009, a tutela della sicurezza, della salute pubblica e dell’ambiente.

*Roma, 31 luglio 2013*

Ermete Realacci, Raffaello Vignali