SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

SEDUTA CONGIUNTA

CON LA

IX Commissione permanente della Camera dei deputati

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

AUDIZIONE DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI SUL GRAVE INCIDENTE FERROVIARIO VERIFICATOSI A CREVALCORE IL 7 GENNAIO 2005

2° Resoconto stenografico

(La numerazione dei resoconti stenografici comprende le sedute svolte dalla Commissione 8ª del Senato della Repubblica congiunta con la IX Commissioni della Camera dei deputati presso la Camera dei deputati)

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 GENNAIO 2005

Presidenza del presidente della 8ª Commissione permanente del Senato GRILLO

CG 1427

TIPOGRAFIA DEL SENATO (320)

INDICE

Seguito dell'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sul grave incidente ferroviario verificatosi a Crevalcore il 7 gennaio 2005

* PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 5, 10 e *passim*
* BONFIETTI *(DS-U), senatore* 5, 9
CHIRILLI *(FI), senatore* 19
DONATI *(Verdi-U), senatore* 11
DUCA *(DS-U), deputato* 10, 11, 12
GIANNI GIUSEPPE *(UDC), deputato* 9, 20
LAURO *(Misto-CdL), senatore* 16
LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti* 3, 18
* LUSETTI *(MARGH-U), deputato* . . . . . *Pag.* 15
* MAZZARELLO *(DS-U), deputato* 17, 18
PEDRAZZINI *(LP), senatore* 6
RAFFALDINI *(DS-U), deputato* 7
SANZA *(FI), deputato* . . . . . 9, 10, 11 e *passim*
* VERALDI *(Mar-DL-U), senatore* 13

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

Sigle dei Gruppi parlamentari del Senato della Repubblica: 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 Democristiana e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti Italiani: Misto-Com; Misto-La Casa delle Libertà: Misto-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; 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 Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

Sigle dei Gruppi parlamentari della Camera dei deputati: Forza Italia: FI; Democratici di sinistra-l'Ulivo: DS-U; Alleanza nazionale: AN; Margherita, DL-L'Ulivo: MARGH-U; Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro: UDC; Lega Nord Federazione Padana: LNFP; Rifondazione comunista: RC; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com.it; Misto-socialisti democratici italiani: Misto-SDI; Misto-Verdi-L'Ulivo: Misto-Verdi-U; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.linguist.; Misto-Liberal-democratici, Repubblicani, Nuovo PSI: Misto-LdRN.PSI; Misto-Popolari-UDEUR: Misto-Pop-UDEUR.

Interviene il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Lunardi.

I lavori hanno inizio alle ore 8,35.

PROCEDURE INFORMATIVE

Seguito dell'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sul grave incidente ferroviario verificatosi a Crevalcore il 7 gennaio 2005

* PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sul grave incidente ferroviario verificatosi a Crevalcore il 7 gennaio 2005, sospesa nella seduta del 13 gennaio scorso.

Ricordo che la pubblicità dei lavori sarà assicurata, secondo le forme stabilite dagli articoli 33 e 48 del Regolamento del Senato della Repubblica e dagli articoli 65 e 144 del Regolamento della Camera dei deputati, attraverso la resocontazione stenografica della seduta.

Comunico che il Presidente del Senato aveva autorizzato – se deliberato dalle Commissioni – la pubblicità dei lavori della seduta attraverso l'attivazione sia della trasmissione radiofonica, sia di quella televisiva attraverso il canale satellitare del Senato, eventualmente in differita.

Resta naturalmente confermata la forma di pubblicità di cui all'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato – autorizzata dal Presidente del Senato – e pertanto la pubblicità dei lavori sarà garantita anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Riprendiamo l'audizione sospesa nella seduta del 13 gennaio. Il ministro Lunardi ha chiesto di intervenire per dare notizia alle Commissioni di uno scambio di corrispondenza con il gestore della infrastruttura ferroviaria nazionale, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., relativo ai tempi per il completamento dei sistemi di sicurezza sui tratti della rete non ancora coperti.

Ricordando agli onorevoli colleghi che i nostri lavori dovranno concludersi entro le 9,30 a causa dei concomitanti impegni di Assemblea, cedo senz'altro la parola al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Onorevoli senatori e deputati, ho chiesto ai presidenti Grillo e Romani di poter dare lettura dei contenuti della lettera che ho inviato alle Ferrovie in data 13 gennaio 2005 (quindi il giorno stesso in cui si è svolta la precedente altra audizione) e della risposta che in data 18 gennaio, cioè ieri, le Ferrovie mi hanno inviato in ordine alle sollecitazioni contenute nella suddetta lettera.

Nella mia missiva chiedevo di verificare la possibilità di contenere ulteriormente i tempi necessari per dare compiutezza al sistema controllo

marcia treni (SCMT) sia sulla tratta Bologna-Verona, sia sulle altre tratte ancora non supportate da questi sistemi. Inoltre, chiedevo di accelerare la fase di sperimentazione del sistema di supporto alla condotta dei treni (SSC) – di cui avevamo parlato durante la precedente audizione – al fine di iniziare quanto prima la fase di installazione su quei tratti di linea sprovvisti per la riproduzione a bordo delle informazioni di sicurezza. Chiedevo poi di verificare la necessità di ricorrere a possibili ridondanze e ausili soprattutto su quelle linee sulle quali è programmato o in corso il processo di transizione verso le nuove tecnologie. Infine, chiedevo di verificare se ricorressero le condizioni per contenere anche i tempi di completamento delle opere di raddoppio della tratta Bologna-Verona.

In data 18 gennaio RFI ha risposto con una lettura in cui si precisa che è stato ripianificato l'intervento di realizzazione del sistema di controllo marcia treno sulla linea Bologna-Verona inserendolo tra quelli del 2005 e contenendone l'attivazione entro il mese di luglio e che i lavori sono già in corso. Inoltre si precisa che, proprio per accelerare i lavori di messa in opera definitiva del sistema SCMT, si è provveduto ad una nuova organizzazione del traffico su percorsi alternativi; questo è il motivo per cui sono stati deviati alcuni treni attraverso Ferrara.

RFI ha poi confermato che sulle linee su cui al momento non è prevista l'installazione del sistema SCMT, sarà realizzato il sistema di supporto alla condotta dei treni (SSC), che consente un livello di protezione ulteriore della marcia del treno per le linee con traffico ridotto e velocità dei treni contenuta entro i 100 chilometri orari.

Nella stessa risposta si afferma che la fase di omologazione del sistema è già in corso e nel prossimo mese di febbraio, al fine di completare il piano di *test* in campo, sarà installato su un significativo tratto di linea e di rotabili. Completata positivamente questa fase, saranno esperite le gare alle quali seguiranno le installazioni di serie. Il sistema richiede tempi di installazione in linea e di attrezzaggio rotabili molto contenuti rispetto al sistema SCMT.

RFI ha inoltre precisato che nel programma di installazione del sistema GSM-R è inclusa la linea Bologna-Verona che sarà attivata entro il mese di luglio del corrente anno. Ha confermato anche che il suddetto sistema GSM-R è già attivato su 1.800 chilometri di linea ed è prevista l'installazione su 7.500 chilometri di linea.

RFI ha poi segnalato l'intendimento di procedere ad una estensione di tale sistema, con la stessa rete proprietaria, sulle rimanenti linee dell'intera rete ferroviaria (circa 8500 chilometri), onde garantire, sull'intera rete, livelli di copertura e prestazionali adeguati. A tale proposito RFI ha segnalato la necessità di studiare specifici interventi autorizzativi mirati a superare il blocco autorizzativo delle autorità locali in relazione ai siti delle antenne radio-base. Nel frattempo RFI sta provvedendo, mediante contatti con Tim e Vodafone, a garantire l'estensione e il miglioramento della copertura di tali operatori verso la rete ferroviaria.

RFI ha inoltre precisato che l'introduzione di nuovi sistemi tecnologici indicati sarà accompagnata da adeguamenti regolamentari e/o organizzativi al fine di supportare il processo di transizione.

Per quanto concerne, infine, i lavori di raddoppio della Bologna-Verona, RFI ha comunicato che è in corso un'attenta verifica per il contenimento ulteriore dei tempi di realizzazione del raddoppio, ma per la complessità e varietà degli interventi previsti e la già compressa fase di attività non è realistico aspettarsi miglioramenti significativi rispetto alla fine del 2008, come ho detto. Tuttavia, escludendo il segmento dove è prevista la realizzazione del nuovo ponte ferroviario sul Po, RFI ha assicurato fin d'ora alcune anticipazioni del programma.

Questa è, in sintesi, la risposta di RFI.

* PRESIDENTE. Acquisiamo agli atti copia delle lettere del Ministro e di RFI.

Riprendiamo ora il dibattito; molti colleghi devono ancora intervenire per chiedere chiarimenti al Ministro.

* BONFIETTI *(DS-U)*. Signor Presidente, ritornando al motivo per cui le Commissioni congiunte di Camera e Senato hanno proceduto a questa audizione dell'onorevole Ministro, voglio immediatamente ricordare che nella tragedia drammatica di Crevalcore del 7 gennaio scorso, a tutti noi che eravamo lì, in quella campagna di nebbia, è stato chiaro fin da subito che due vocaboli non potevano essere usati: fatalità e errore umano.

Purtroppo, nelle prime ore del pomeriggio nelle notizia di agenzia che giungevano invece da Roma si leggevano affermazioni diverse. Voglio ricordarlo come altri colleghi hanno già fatto prima di me; lo ripeto proprio perché chi si trovava sul posto ha vissuto personalmente quel momento molto pesante e duro. Infatti nelle notizie di agenzia si leggeva che un Ministro della Repubblica affermava che le colpe e le responsabilità dovevano ricercarsi nelle politiche del Governo di sinistra che aveva preceduto l'attuale. Sembra che si sia dimenticato che i problemi delle Ferrovie e dei trasporti sono gravi e pesanti e che da cinquant'anni presentano la loro complessità; quindi certamente non si tratta di problemi che potevano essere risolti o affrontati nei cinque anni del Governo di centro-sinistra. In ogni modo, quelle valutazioni erano scorrette.

Noi che eravamo là, però, abbiamo avuto modo di osservare subito le reazioni e di ascoltare i racconti disperati – come si può ben comprendere – dei macchinisti, dei ferrovieri, di coloro che nelle Ferrovie lavorano da anni. Sappiamo che si è trattato di una drammatica strage, ma sappiamo anche che sarebbero potute avvenire altre possibili stragi su quei percorsi e in quelle stesse condizioni; ben dodici volte si è corso questo rischio. Le Ferrovie affiggendo volantini nei locali riservati al personale avevano dato notizia ai dipendenti del fatto che per gli stessi motivi (segnali rossi non visti dai macchinisti) si era sfiorata la strage.

Nonostante questo, le Ferrovie però si limitavano a richiedere soltanto una maggiore attenzione (non dico che questo sia scorretto ma vo-

glio sottolineare che è stato richiesto solo questo) da parte dei macchinisti, ritenuti i soli responsabili dell'accaduto. Niente si è fatto per spostare l'attenzione sull'aspetto della sicurezza. E questo è stato rilevato non solo in quei primi drammatici momenti ma anche nei giorni successivi, nelle affermazioni di persone che conoscevano a fondo i problemi dell'intera rete ferroviaria. Nulla è stato fatto per soffermarsi sul vero problema sotteso a questi cosiddetti errori del personale, cioè la necessità di migliorare davvero l'aspetto della sicurezza.

Negli anni Ottanta sui treni di quella linea e su diversi altri era stato installato un sistema di sicurezza che si attivava in caso di passaggio del treno con il segnale rosso: mi riferisco alle boe di sicurezza, un ripetitore di segnale a linea discontinua che anche il Ministro l'altro giorno ha richiamato. Dopo 12 anni di sperimentazione questo sistema è stato tolto dalle cabine, giustificando la decisione con i troppo elevati costi di manutenzione del sistema. L'altro giorno il Ministro è intervenuto dicendo che i motivi della sua sostituzione erano dati dalla mancanza di effettività e di capacità di rispondere al bisogno. L'idea dei ferrovieri non è questa e forse dovremmo ascoltarli di più: addirittura i ferrovieri ne chiedono la reintroduzione, quanto meno finché non saranno installati sistemi di sicurezza più avanzati.

Non è mai stata prestata sufficiente attenzione alla sicurezza dei ferrovieri e quindi anche degli utenti. Oggi, dopo questo incidente, credo che sia assurdo non assicurare – come lei, signor Ministro. ha detto l'altro giorno – sia sulla rete principale che sulle reti secondarie un'uniformità qualitativa. A me però sembra che questo non sia avvenuto negli ultimi tempi. Stamattina, signor Ministro, lei ha letto la risposta delle Ferrovie dello Stato alla sua sollecitazione. Mi pare che questo si sarebbe potuto fare molto prima se si fossero ascoltate le denunce che – come lei sa – sono state fatte anche attraverso una trasmissione televisiva da alcuni macchinisti del personale ferroviario nel 2002, successivamente allontanati dalle ferrovie. Forse se allora si fossero ascoltati anche i macchinisti, tentando di comprendere il loro modo di lavorare e le loro richieste, non si sarebbe arrivati a questa drammatica vicenda.

Ripeto ancora che si dovrebbero ascoltare i ferrovieri e i macchinisti. Penso che il Vacma, il cosiddetto uomo morto, sia dannoso alla salute e che li distragga dalla guida, come essi sostengono. Non vedo perché la scienza e la tecnica debbano sempre essere usate contro i lavoratori e mai per cercare di alleviare le loro pene. La penosità del lavoro causata dalla scienza è davvero pesante da sopportare. Chiedo infine che il Ministro risponda in tempi più consoni a queste esigenze.

PEDRAZZINI *(LP)*. Ringrazio anzitutto il Ministro per la sua esposizione in cui ha evidenziato che in passato per anni è stato fatto poco o nulla. Solo in questi ultimi anni è iniziato un nuovo sistema di lavoro che permetterà forse a breve di avere ferrovie di tipo europeo.

Vorrei soffermarmi sul problema della comunicazione con le Commissioni. Recentemente abbiamo esaminato il terzo schema di *addendum*

ma in realtà questi atti sono sottoposti all'esame della Commissione quando hanno già più di un anno di vita; pertanto si tratta di informazioni già vecchie e quindi difficilmente è possibile interloquire. Capisco la difficoltà del Ministero nel fornire prima questi schemi perché si rischierebbe un vero e proprio assalto alla diligenza. Non può essere però sempre così: anche sotto questo profilo possiamo diventare più aperti e europei e anziché parlare sempre di questioni di rilevanza locale possiamo predisporre indirizzi con una scala maggiore. Si tratta di una forma di comunicazione diversa, indispensabile per capire quali sono i reali investimenti sul territorio; conoscere i fatti spezzettati non serve a nulla. Infatti ho tentato di comprendere il contesto in cui si inseriva il terzo schema di *addendum* ma alle mie domande è stato risposto che quella era solo una fetta del sistema e che da una fetta difficilmente si riesce a ricostruire l'intera torta.

La lettera che lei, signor Ministro, ci ha letto oggi fa notare che se la sollecitazione è forte le Ferrovie rispondono. Questa struttura, che in passato era autoreferente, comincia a capire che vi sono alcuni stimoli e che si deve adeguare. Certo, la sollecitazione è frutto di una tragedia però qualcosa si comincia a fare. La prego, signor Ministro, di continuare su questa strada perché cambiare una struttura vecchia è molto difficile ma bisogna avere il coraggio di farlo. Bisogna lavorare in tal senso perché se vogliamo andare in Europa è questa la strada da percorrere, non certo quella di usare pannicelli caldi.

RAFFALDINI *(DS-U)*. Lei, signor Ministro, ha iniziato la sua esposizione affermando che di fronte a disastri come questi tutti ci sentiamo responsabili, non si ha mai ragione e non servono gratuite giustificazioni. Se fossi stato in lei, signor Ministro, sarei stato coerente: avrei fornito alle Commissioni i dati relativi al lavoro svolto dai vari Governi e i livelli di sicurezza raggiunti, e, dopo averli sommariamente spiegati, li avrei depositati agli atti; ma poi, di fronte alla tragedia di questo incidente, profondamente scosso avrei detto che si è verificato un fatto troppo grave che induce ad affermare che non abbiamo fatto abbastanza, che abbiamo ancora tanto da fare. Se fossi stato in lei avrei tratteggiato le linee di un programma straordinario e duraturo, soffermandomi sulle risorse necessarie. Questa sarebbe stata una risposta all'altezza della tragedia, una risposta all'attacco del problema e non in difesa di numeri, *trend* e percentuali. Se fossi stato in lei, mi sarei risparmiato il paragone con le morti sulle strade, anche perché se non si sposta il traffico dalla strada tutto è limitato a semplici chiacchiere.

Invece, via via che scorrevano i minuti, il Ministro si è messo a raccontare i vari successi, tutti suoi, a partire dal 2002, mentre prima ci sarebbe stato il vuoto. Alla fine del discorso, visti i risultati strabilianti, nessuno capisce come possa essersi verificato l'incidente, quasi fosse stato un accidente delle probabilità. Ma se non si capisce come possa essersi verificato l'incidente non si sa cosa fare, dove mettere le mani; e appunto mi è sembrato che lei, signor Ministro, non sappia dove mettere le mani. Durante la precedente audizione lei ha detto solo di aver chiesto spiegazioni

alle Ferrovie e di attendere entro dieci giorni la risposta. Per fortuna qualcuno poche ore dopo, mentre eravamo tutti insieme a Crevalcore, ha presentato un piano di accelerazione degli investimenti senza aspettare dieci giorni, con allestimenti in sicurezza che dimezzavano i tempi previsti. Lei, invece, si è perso in un turbinio di parole: legge obiettivo, Berlino-Palermo, grandi opere, successi epocali; ma lei, signor Ministro, sa che tutto questo non è vero e sa di aver detto bugie sui passati Governi e sul suo Governo.

Sulle grandi opere, infatti, non c'è ormai giornale che non parli di conti che non tornano. La legge obiettivo non ha accelerato nulla e non ha istituito alcun finanziamento aggiuntivo. E nello specifico, sulle Ferrovie, i numeri sono chiari e smentiscono i suoi dati. Infatti, il suo Governo ha ridotto ogni anno le risorse per le Ferrovie. Il gioco delle tre carte di rifinanziamento, definanziamento e rimodulazione, fa capire che non avete a cuore il trasporto ferroviario. Per quanto riguarda le cifre, richiamo quanto ha benissimo espresso la senatrice Donati nell'altra seduta.

Accade così che per un provvedimento come il terzo schema di *Addendum* si parli di una cifra mentre in realtà nelle leggi finanziarie sono stati previsti stanziamenti per meno della metà. Questa è la verità. Per gli stessi sistemi di sicurezza erano previsti in quel provvedimento 305 milioni di euro, ma ne è disponibile forse soltanto un terzo. Forse, perché nei 2,7 miliardi previsti nelle finanziarie, 560 milioni sono per interessi intercalari dell'alta velocità. Da qualunque parte si esamini la questione, non c'è una politica ferroviaria e lei, signor Ministro, non ha la testa nel trasporto ferroviario e questo vale anche per i porti, il trasporto locale e per gli aeroporti.

Dunque, la soluzione non è la Commissione d'indagine che lei ha immediatamente approvato, perché questo è un atto parlamentare. Lei ha gli strumenti per poter conoscere e la prima indagine in realtà l'abbiamo già svolta: è l'indagine che la riguarda, contenuta nelle vostre leggi finanziarie e nei vostri atti concreti. Mi stupisce, quindi, anche l'entusiasmo immediato contenuto in una dichiarazione del senatore Grillo, di solito molto attento.

Avanzo pertanto una proposta: Ministro, convochi immediatamente i Presidenti delle Regioni, i Sindaci delle grandi città, a mani basse, senza presunzione, in quella che normalmente viene chiamata Conferenza Stato-Regioni, e ascolti le loro proposte e avanzi lei stesso alcune proposte, se è in grado di farlo. Apra un tavolo di alto livello, impegnativo, coinvolga il Tesoro e la Presidenza del Consiglio, ma vada fino in fondo, altrimenti il Parlamento svolgerà un'indagine, presentando una relazione conclusiva, mentre lei si tirerà fuori e il Governo alzerà le spalle. E in questo caso sarà proprio vero che – come penso – il Governo su questi grandi temi ormai ha buttato il ferro a fondo perché si concentra solo sulla riduzione fiscale.

SANZA *(FI)*. Signor Presidente, sono sorpreso dalle affermazioni del collega Raffaldini. Mi sono però reso conto che ha parlato facendo affermazioni alle quali – ne sono convinto – egli stesso non crede.

Vorrei iniziare questo brevissimo intervento con due domande al Ministro. Intanto, lei, signor Ministro, ha pronunciato una frase molto nobile concludendo l'intervento dell'altro giorno, parlando di approccio laico alla tragedia. Gli interventi degli amici della sinistra mi pare che si collochino tutti in un ordine strettamente religioso-laicista-culturale, non certamente disponibile sul versante della ricerca dei problemi di un settore che crea così ansia e preoccupazione al Paese.

Per la parte che mi riguarda, quindi, vorrei dire al collega Raffaldini che noi oggi rispondiamo anche per comportamenti e gestioni tenuti da altri. Rispondiamo per noi e per gli altri.

* BONFIETTI *(DS-U)*. Noi siamo stati al Governo per cinque anni, voi per quarantacinque!

SANZA *(FI)*. Apprezzo questo riconoscimento di competenza che mi viene dagli amici di sinistra. Ricordo che nella seduta precedente qualche collega aveva osato chiedere le dimissioni del Ministro, per la verità con qualche sorrisetto sotto i baffi. Però, se la mettiamo su questo piano, la maggioranza dovrebbe chiedere la decapitazione dell'intera azienda ferroviaria.

GIANNI Giuseppe *(UDC)*. Come mai non l'abbiamo chiesta?

SANZA *(FI)*. Per senso di responsabilità nei confronti del mio ricordo storico, lo dico per me stesso, così spero che gli amici della sinistra abbiano maggiore riguardo verso un problema oggettivo che non è certamente il problema del ministro Lunardi: in ventidue anni non si è realizzato il raddoppio. Certamente non è responsabile questo Governo e nemmeno il ministro Lunardi. Poi, se è responsabile la Democrazia Cristiana ne parlerà la storia, ma certamente oggi dobbiamo focalizzare il problema sulle responsabilità del Ministro, se ve ne sono, e dell'azienda che è sottoposta al controllo del Ministro.

Pensavo che oggi, a qualche giorno di distanza dalla tragedia e superati i problemi del cordoglio, del dolore e dell'amarezza, qui si potesse fare un discorso un po' più serio, ma visto quello che ha detto poc'anzi il collega Raffaldini mi devo ricredere e si deve andare necessariamente ad un confronto duro tra maggioranza e opposizione.

Pertanto, potrei mettere in evidenza le carenze che alcune volte anche noi della maggioranza abbiamo denunciato per quanto riguarda la gestione di questo servizio e il ruolo che l'azienda preposta a questa gestione svolge nel Paese. Tra l'altro, sono un fruitore del sistema ferroviario del Paese, conosco le Ferrovie e, in particolare, i binari che vanno verso il Sud del Paese. Poi, nell'audizione dei nuovi vertici dell'azienda mi permisi di indicare una serie di carenze.

Faccio una piccola premessa: con la legge n. 17 del 1981 e la legge obiettivo portata avanti da questo Governo si è data la prima risposta a quelle che sono state le carenze nella realizzazione dei programmi che si erano posti in essere e vorrei sollecitare il Ministro ad elencare i completamenti di nuove infrastrutture di tipo tecnologico oltre che di materiale rotabile. Lei, Ministro, ci ha indicato puntualmente quello che accadrà entro il 2007 e il 2008, uno scenario oggi ipotizzabile grazie alla legge obiettivo. Se fossimo andati avanti con i sistemi di un tempo, anche in prospettiva ci sarebbe l'ipotesi di avere quei buchi neri denunciati dai macchinisti qualche giorno fa; macchinisti che da parte mia godono di una considerazione maggiore sia dei partiti della sinistra, sia dei sindacati, che su questa azienda svolgono una gestione di occupazione culturale e programmatica.

Signor Ministro, qui si parla di congestione del traffico, mentre noi abbiamo sentito il nuovo presidente dell'azienda parlare di tracce non adeguatamente utilizzate (secondo le valutazioni del presidente Catania sono utilizzate al 75 per cento, mentre per avere una ottimizzazione si sarebbe dovuti arrivare tra l'85 e il 90 per cento). Allora nutro la preoccupazione che l'azienda non abbia contezza circa queste tracce, se oggi sono superutilizzate o vanno meglio ottimizzate nella loro gestione. Questo è un problema vero perché, specialmente dove insiste il binario unico, vorremmo capire come si risolve il dilemma tra ottimizzazione e superutilizzazione delle tracce stesse.

Inoltre, signor Ministro, lei potrebbe aiutarci a capire meglio, per essere più vigili nei confronti dell'azienda, il discorso relativo ai programmi e alla loro utilizzazione. Di fronte a questa tragedia, abbiamo rivisto quali sono i problemi e lei ha ipotizzato un percorso. Vorremmo essere certi che questi programmi abbiano luogo nei tempi stabiliti.

DUCA *(DS-U)*. Signor Ministro, nella precedente audizione lei era partito molto bene, salvo poi le cose dette con passione dall'onorevole Raffaldini. Il suo modo di fare lascia sconcertati. Proverò a darle qualche suggerimento, anche perché nelle Ferrovie ho lavorato dal 1969 in poi e penso di conoscerle un po' meglio di lei.

Tutti siamo responsabili, ed è vero, però penso che in questo periodo il Governo sia più responsabile dei precedenti, anche perché procede nella designazione degli incarichi con netto spirito di parte, cioè si rappresenta la maggioranza che governa il Paese anche nelle aziende.

SANZA *(FI)*. Sei un provocatore!

DUCA *(DS-U)*. Mi pare di avere un tono molto pacato.

PRESIDENTE. Prosegua nel suo intervento, onorevole Duca.

DUCA *(DS-U)*. Signor Ministro, lei ha detto una cosa giusta quando ha affermato che le ferrovie italiane sono le più sicure d'Europa. È così da

decenni: per decenni ci siamo collocati tra il primo e il secondo posto; dal 1999 al primo posto in assoluto. Non le sembra una contraddizione che, proprio perché siamo i primi, il doppio macchinista non sia una così strana anomalia, ma sia uno degli effetti che produce appunto più sicurezza che in altri Paesi, fermo restando che negli altri Paesi non si viaggia sempre e solo ad agente unico? Solo in rari casi si viaggia ad agente unico, cosa che avviene anche in Italia, tanto che a Crevalcore a bordo del treno c'erano un macchinista e un capotreno. Cerchiamo di eliminare una questione che avvelena il rapporto con i ferrovieri, con quelli che ci lavorano e purtroppo sono i primi a morire quando capita un incidente.

Le cose non vanno bene, signor Ministro: 107 superamenti di segnale rosso sono avvenuti negli ultimi quattro anni; 17 solo nel 2004. Il superamento del segnale «via impedita» viene classificato come pericolo di strage. Quindi ci sono dei problemi da affrontare.

Signor Ministro, lei ha magnificato le sorti della legge obiettivo. Nell'audizione con il dottor Catania egli, rivolgendosi ai parlamentari, ha detto: voi sapete molto bene che la legge obiettivo è una legge vuota. Questa è la frase usata in Commissione dal dottor Catania. Potrei portarle molti esempi: debbo ricordarle che in questi quattro anni, da quando lei è responsabile del Ministero, sulla Orte-Falconara, sulla Foggia-Benevento-Napoli, cioè sulle tre trasversali, non è stato stanziato alcun euro aggiuntivo? Sulla Orte-Falconara i cantieri sono fermi da quattro anni. Quindi, fra quattro anni si dirà che ci sono voluti 28 anni per quel raddoppio.

Lei giustamente dice di essere indignato per questi tempi, ma lo siamo tutti; ho avuto modo di dirglielo fuori microfono la scorsa volta. Dal dopoguerra in poi e fino al 1981, per le Ferrovie non è stata spesa alcuna lira. Con la legge richiamata dal collega Sanza è stato avviato un grande piano di potenziamento dal punto di vista finanziario, con lo strumento delle prestazioni integrate, cioè uno strumento che dava i soldi ai costruttori e mangiava i soldi dello Stato, senza realizzare opere. Poi è avvenuta la vicenda Ligato, che come lei sa è stato ucciso per gli appalti. Poi è venuto un certo signor Necci.

SANZA *(FI)*. Dobbiamo aprire un'inchiesta giudiziaria? «Lei sa»; che sa il Ministro? Queste affermazioni sono molto gravi.

DUCA *(DS-U)*. Non si sa che Ligato è stato ucciso?

SANZA *(FI)*. Sono cose gravissime, ma questa parte della storia la rivendico.

DONATI *(Verdi-U)*. E non sono cose vere?

DUCA *(DS-U)*. Si tratta di osservazioni che rivolgo al Ministro.

PRESIDENTE. Risponderà il Ministro, onorevole Sanza, non deve rispondere lei. Lasci terminare il collega Duca.

DUCA *(DS-U)*. Onorevole Sanza, ho detto che ha citato la legge delle prestazioni integrate, non ho detto che è colpevole di aver ammazzato Ligato.

PRESIDENTE. Vi prego, colleghi, di mantenere l'ordine.

SANZA *(FI)*. Non poniamo limiti!

DUCA *(DS-U)*. Al dottor Necci nel 1996 ebbi modo di dire, in Commissione trasporti della Camera dei deputati, nel corso di una riunione come quella di oggi, che sarebbe finito in galera perché si rubavano a ripetizione i soldi dello Stato.

SANZA *(FI)*. Allora sa pure chi ha ammazzato Ligato?

DUCA *(DS-U)*. Purtroppo no, altrimenti l'avrei detto alla magistratura.

Queste cose sono avvenute e ci sono responsabilità collettive dei diversi Governi che si sono succeduti, però non ci si deve accontentare; noi non dobbiamo cercare lo scaricabarile, lei non è responsabile dei morti di Crevalcore. Nessuno, da questi banchi, le ha chiesto di fare atti eclatanti, però ricordo ai colleghi che si sentono scandalizzati che nel 1997, nell'Aula della Camera dei deputati, sono state chieste le dimissioni dell'allora Ministro dopo l'incidente di Piacenza. Quindi, la memoria può portare anche a ricordare episodi spiacevoli.

Che fare, signor Ministro? Uno dei motivi principali di incidente alcuni anni fa erano i passaggi a livello: ce n'era uno al chilometro. È stato lanciato un piano decennale di soppressione, ormai in corso da 15 anni, che ha prodotto risultati straordinari, con tempi purtroppo lunghi.

Nel 1998 è stato lanciato il primo piano straordinario per la sicurezza, che aveva una durata quadriennale e ha prodotto alcuni risultati. Penso che, dopo questa vicenda, la risposta data da RFI sull'episodio specifico già dimostri che si può fare di più. Allora penso che dovremmo arrivare a un piano ordinario di durata compatibile con le risorse disponibili (4, 6, 8, 10 anni), in cui si pone l'esigenza della sicurezza.

Lei ha fatto un'affermazione: non so che sistemi si potevano usare. Ce ne era uno semplicissimo, che si chiama posa petardi: in caso di scarsa visibilità, i cantonieri mettevano dei petardi sui binari a distanza di 100 metri dai segnali; quando si passava sopra la rotaia, il petardo esplodeva e avvertiva il macchinista che da lì a 100 metri ci sarebbe stato il segnale. Certo, è un sistema artigianale, oggi anche costoso, però quando è stato tolto il sistema di ripetizione sperimentale, nelle giornate particolarmente nebbiose, con quelle condizioni climatiche, si poteva ricorrere a questi sistemi; invece si deve continuare a risparmiare, signor Ministro.

È stato citato lo schema di *Addendum* che, in effetti, era un «*sottraendum*», perché si trattava di una diminuzione di risorse. Nell'ultima manovra finanziaria, infatti, sono stati tolti 296 milioni di euro dai capitoli

delle Ferrovie dello Stato. Nell'ultima manovra finanziaria sono stati rinviati complessivamente 5.000 e 9.700 miliardi (di vecchie lire) dagli anni 2006 e 2007 agli anni 2014 e 2015. Non si riesce a fare investimenti se si diminuiscono le risorse. Basta quindi con la riduzione forsennata del personale, basta con la riduzione degli investimenti. Occorre definire dei piani, anche di medio-lungo periodo, che però diano l'indirizzo che si vuol seguire e quindi possano tranquillizzare il Paese e i lavoratori che operano sulle ferrovie.

In conclusione, vorrei richiamare un'affermazione che la inviterei a non ripetere, signor Ministro: lei ha detto che in questi quattro anni per gli aerei, le ferrovie e il trasporto marittimo la sicurezza è stato il principale obiettivo. Però in questo quadriennio abbiamo conosciuto il più grave disastro dell'aviazione civile, il più grave incidente delle Ferrovie da molti decenni e, per quanto riguarda il mare, le ricordo che poche settimane fa si è corso il rischio di una tragedia che poteva avere proporzioni immani. L'altro ieri è anche esplosa una cisterna.

Consideriamo quindi il problema della sicurezza con grande rispetto e preoccupazione, cercando tutti insieme di fare ciò che è possibile nell'interesse del Paese.

* VERALDI *(Mar-DL-U)*. Signor Presidente, ho seguito con interesse l'esposizione del Ministro, le cifre e le tabelle riportate, ma credo che quello che si aspettavano gli italiani non erano certamente le cifre o le rituali inchieste. In questa sede ci si aspettava dal Ministro responsabile del settore delle infrastrutture e dei trasporti e della relativa vigilanza (settore su cui l'attuale Governo ha concentrato in campagna elettorale più che su ogni altro problema le sue ambizioni riformatrici) risposte chiare e dati attendibili circa l'effettiva qualità, efficacia e consistenza delle politiche infrastrutturali e dei trasporti concretamente attuate in questa legislatura.

Le politiche in materia dei governi del centro-sinistra le ha citate l'onorevole Sanza, che immagino che abbia parlato da esperto. Io invece voglio ripercorrere quello che il Governo ha fatto in questo periodo.

Il 29 ottobre 2004 è stato sottoscritto il secondo schema di *Addendum* al contratto di programma con le Ferrovie dello Stato S.p.A. che dispone dei finanziamenti della legge finanziaria per il 2003, approvata nel dicembre 2002. Il 15 dicembre 2004 la Commissione da lei presieduta, signor Presidente, ha espresso il parere (relatore il senatore Cicolani) sullo schema di terzo *Addendum*, in cui sostenevano il senatore Cicolani e la Commissione che: «Tale ritardo inficia la possibilità di rendere immediatamente disponibili le risorse annualmente recate dalla legge finanziaria, rendendo difficoltosa la programmata realizzazione degli investimenti, con evidenti risvolti anche per gli aspetti connessi alla sicurezza della circolazione». Io ho votato contro, ma non per questo aspetto. E ancora: «Alcuni progetti di investimento hanno evidenziato aumenti delle stime di costo e slittamenti in avanti dei tempi previsti per l'ultimazione delle opere, tra queste il progetto di realizzazione del sistema di controllo della marcia del treno e altri investimenti nel settore della sicurezza della circolazione».

Una situazione di ritardi e slittamenti a lei, Ministro, come a noi, ben nota e trattata in documenti ufficiali perché quelli che sto leggendo sono atti parlamentari.

Occorre poi assolutamente chiarire – per onestà intellettuale e non per polemica – la reale situazione e destinazione delle risorse finanziarie stanziate dai Governi di centro-sinistra per l'alta velocità e non utilizzate al 31 dicembre 2002, cui si è fatto più volte riferimento e che venne trattata nel secondo schema di *Addendum* al contratto di programma. Queste risorse ammontavano ad oltre 6.500 milioni di euro. Ebbene, malgrado la proposta di un loro utilizzo e di una loro riallocazione, il Governo ha deciso di definanziare ben 5.300 milioni di euro di tali risorse cancellandole (delibera CIPE n. 29 del 2003 e legge finanziaria 2004). Non parliamo poi dei 1.100 milioni di euro di quelle risorse che solo oggi destiniamo a finanziare gli investimenti del piano di *upgrading* della rete e degli impianti. Tra l'altro, signor Ministro, il Parlamento non dispone ancora di tale piano e della relativa pianificazione e chiedo che venga trasmesso con una certa sollecitudine. Manca pure – non possiamo non parlarne – la copia del piano di priorità degli investimenti ferroviari predisposto da RFI, aggiornato al 2004, approvato dal CIPE il 20 dicembre scorso, che altresì chiediamo venga trasmesso.

Voglio parlare, poi, per un attimo, delle riduzioni che ci sono state in questi quattro anni per quanto riguarda gli apporti al capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A. per gli investimenti operate dal Governo Berlusconi, che con la legge finanziaria del 2003, ha espunto 3.400 milioni di euro dal triennio 2003-2005 posticipandoli al 2006 e anni successivi, e poi, con la legge finanziaria 2004, ha tolto altri 7 miliardi di euro dal triennio 2004-2006 posticipandoli 1 miliardo del 2004, 1,5 miliardi del 2005 e 4,5 miliardi del 2006, oltre a ridurre le autorizzazioni legislative di spesa precedentemente disposte, con il definanziamento di 5.300 milioni di euro di apporto al capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A. di cui ho in precedenza riferito, e che, infine, con la legge finanziaria 2005 appena approvata, ha eliminato dal prossimo triennio 2005-2007 ben 14 miliardi di euro di apporti al capitale sociale di F.S. S.p.a. per gli investimenti, posticipandoli al 2008 e agli anni successivi (meno 5 miliardi del 2006 e meno 9,7 del 2007). Su tutto questo io ho presentato due interrogazioni (le n. 3-01710 del 29 luglio 2004 e n. 4-07694 del 16 novembre 2004) alle quali non si è mai data risposta. Le ho sollecitate anche in Commissione e sottolineo che il Ministro ad oggi ha dato risposta appena ad un terzo delle 120 interrogazioni che sono state presentate sul sistema di sicurezza delle Ferrovie.

Vorrei poi sapere dal Ministro se si è mai chiesto il modo in cui si viaggia nel Mezzogiorno (vorrei sapere anche se il CIPE si è mai posto questo problema). Gradirei una sua risposta su tali argomenti.

Inoltre, vorrei anche dire che abbiamo ancora 5.420 chilometri (il 33 per cento della rete) di tratte non solo a binario unico ma nemmeno elettrificate, fatto che ci colloca all'ultimo posto tra i Paesi comunitari.

* LUSETTI *(MARGH-U)*. Ovviamente nessuno si sogna di dire che c'è una responsabilità del Ministro su questa tragedia, tant'è vero che ognuno qui si è assunto l'onere di condividere questa responsabilità. Però alcune osservazioni occorre farle, soprattutto rispetto al suo potere nei confronti delle Ferrovie. Esiste una sorta di anomalia, lei stesso lo ha detto nella sua introduzione nella scorsa seduta: un Ministro esercita il potere di vigilanza nei confronti delle Ferrovie ma un altro Ministro, quello dell'economia, che diventa sempre più un Ministro delle partecipazioni statali (me lo lasci dire), ha il potere di nomina e di revoca dei suoi dirigenti. Quindi, è evidente che il potere di vigilanza e di controllo risulta affievolito da questa distinzione. Fatto sta che il problema esiste e l'incidente si è verificato.

Rispetto alle tante interrogazioni, ricordo quella da me presentata qualche giorno fa sulla vicenda segnalata dal «Corriere della Sera» relativa al bullone svitato. Le chiedo maggiore vigilanza nei confronti delle Ferrovie. Poi arrivano note, come quella di questa mattina dell'ingegner Moretti, che spiega tutto quanto e che leggeremo attentamente. Va tutto bene, però alcune cose sono state dette e ne segnalo una del senatore Brutti nella scorsa audizione: Milena Gabanelli, una giornalista *freelance* abbastanza quotata, anche se oggi è famosa per un altro tipo di polemica, un anno fa ha realizzato un servizio su questa linea, riproposto integralmente all'indomani dell'incidente, che aveva sostanzialmente anticipato tutto. Per effetto di quel servizio, quattro ferrovieri sono stati licenziati e la RAI è stata oggetto di una querela da parte delle Ferrovie. Le chiedo, Ministro, nel suo potere di vigilanza, di verificare cosa è accaduto, perché non è possibile licenziare quattro ferrovieri solo perché dicono la verità. Ovviamente la responsabilità non è sua, ma siccome lei è il Ministro vigilante le chiedo un intervento.

Il «Corriere della Sera», che non è l'ultimo giornale, da tempo, anche sotto la gestione Folli, ha dato spazio ad una serie di interventi che riguardano il pendolarismo; ha ripreso un'indagine di «Altroconsumo» di un anno e mezzo fa; scrive affermazioni abbastanza gravi per quanto riguarda la situazione ferroviaria: vagoni vecchi, riparazioni scarse, indicando anche cifre abbastanza rilevanti. Anche a fronte di questo, qual è il piano delle Ferrovie, al di là delle cifre che chiede adesso l'ingegner Moretti nella risposta alla sua richiesta: il raddoppio delle linee regionali?

La percentuale di linea a doppio binario, pari al 40 per cento, è ancora molto bassa in ambito europeo e al di sotto di questa cifra si trovano Regioni come la Val d'Aosta (quindi non una Regione del Sud), l'Abruzzo, il Molise, la Puglia, la Basilicata, la Calabria, la Sicilia e la Sardegna. È evidente che con dati di questo tipo si deve andare oltre all'assunzione condivisa di responsabilità.

Spesso è stata denunciata la marginalizzazione del servizio regionale perché, signor Ministro, si è fatto molto per gli Eurostar da Milano a Napoli, mentre per tutto il resto molto poco. L'onorevole Duca ha citato la linea Orte-Falconara, dove viaggia anche un Eurostar che di fatto esiste solo sul libretto dei treni. Assistiamo ad una sorta di progressivo pensio-

namento del personale: negli ultimi anni, 1.200 macchinisti e 1.000 capitreno in meno.

Signor Ministro, al di là delle polemiche, lei ha un potere di vigilanza e le chiedo di esercitarlo fino in fondo anche con azioni dure e precise. So che le nomine vengono fatte dal ministro Siniscalco o dal presidente Berlusconi o dal sottosegretario Letta, non si capisce bene chi comanda; forse solo il presidente Berlusconi, ma non lo so. Chiedo oggettivamente cosa può fare il Ministro.

Ho letto sui giornali (io non c'ero), che quando a Crevalcore è stata officiata la cerimonia funebre, poiché c'era un ritardo nel treno, lei è stato l'ultimo ad andare via. Do atto al Ministro di questo, ma francamente mi sembra inaccettabile che i dirigenti delle Ferrovie dello Stato non abbiano sentito il dovere, per riuscire a prendere un aereo, di rimanere a dare una testimonianza nei confronti di tante famiglie distrutte dal dolore per quell'incidente. Secondo me lei dovrebbe pretendere dai dirigenti delle Ferrovie, su cui lei vigila, le scuse nei confronti dei familiari per questo gesto veramente inqualificabile.

* PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, alle 9,50 inizieranno le votazioni nell'Aula del Senato; pertanto il tempo a nostra disposizione è limitato. Proseguiamo con gli interventi e il Ministro risponderà per iscritto a tutte le questioni poste.

Informo inoltre le Commissioni congiunte che la prossima settimana gli Uffici di Presidenza riuniti procederanno all'audizione delle organizzazioni sindacali su questo tema.

LAURO *(Misto-CdL)*. Signor Ministro, «tutti sono responsabili»; più volte in quest'Aula è riecheggiata tale affermazione. Io non lo credo; certamente però saremo tutti responsabili se, dopo l'incidente che si è verificato, le Ferrovie dello Stato continueranno ad andare avanti in questo modo. La responsabilità, signor Ministro, è delle Ferrovie dello Stato. Abbiamo un'azienda che non funziona, che quindi crea un danno all'intero Paese, ed è naturalmente necessario, da parte di tutti, fare uno sforzo per modernizzare questo servizio.

Abbiamo detto che la sicurezza non c'entra niente con il binario unico, anzi esso dovrebbe essere addirittura più sicuro. Allora bisogna chiedersi cosa non ha funzionato e naturalmente vedere anche se il Ministro ha posto in essere la vigilanza. Signor Ministro, quale vigilanza ha esercitato sulle infrastrutture e sui servizi ferroviari? Quali eventuali penalità fino ad oggi sono state applicate alle Ferrovie dello Stato? In che misura sono state finanziate opere per la sicurezza delle Ferrovie e qual è stato invece l'importo che le Ferrovie hanno stanziato come impresa? Mi è parso di capire, da qualche intervento svolto, che gli interventi di sicurezza fatti dalle Ferrovie corrispondano esattamente agli importi che il Ministero o il Governo hanno messo a disposizione.

Una visione strategica, in questa politica degli investimenti e della sicurezza, può continuare ad andare avanti come è avvenuto fino ad

oggi? Mi pare che lei sia stato il primo – ma anche la Comunità europea lo auspica – a volere l'autorità per la sicurezza. Quando verrà realizzata questa autorità?

Vi è poi un altro aspetto: la differenza fra rete e impresa rappresenta una questione di base, ma su questo mi sembra che siamo ancora in alto mare. Non vorrei che le tracce non utilizzate, che invece potrebbero essere utilizzate anche da altri destinatari del servizio, creino poi problemi per la liberalizzazione. Non vorrei infatti, signor Ministro, che un problema che si è verificato ora in materia di sicurezza possa impedire o incidere in maniera negativa sulla liberalizzazione. Infatti, liberalizzando sicuramente avremo un migliore servizio e più offerte.

Inoltre, considerando che non sempre la quantità della spesa è importante, in quanto è importante anche come si spendono i soldi, cioè la qualità della spesa, sottolineo che anche su questo dovrebbe essere fatta un'analisi.

Infine, collegandomi anche a quello che già i colleghi Sanza e Veraldi hanno detto sul Mezzogiorno, non vorrei che, poiché questo incidente è avvenuto in una certa zona, si pensi soltanto a rimettere in sesto quel binario unico e si trascuri invece il Mezzogiorno d'Italia.

* MAZZARELLO *(DS-U)*. Signor Ministro, siamo qui per verificare se ci sono delle responsabilità politiche su quello che è accaduto e soprattutto, credo, per vedere se si riesce a superare la situazione che abbiamo di fronte con un lavoro di prospettiva. Io, in primo luogo, le chiederei di cambiare un po'impostazione nel senso che intendo spiegare. Lei, secondo me, nella foga di mettere in risalto i risultati positivi della sua azione di Governo, è stato eccessivamente tranquillizzante sulla situazione. Io non credo che dobbiamo fare dell'allarmismo, ma sicuramente dare un segnale di preoccupazione, da cui poi devono discendere le necessarie iniziative.

Infatti, se sono veri i dati che qui molti colleghi riportavano, per ultimo il collega Duca, sul superamento dei segnali rossi e su un numero grandissimo di disfunzioni di questo tipo, noi dobbiamo dare un segnale di preoccupazione e sulla base di questo agire. Ora, noi abbiamo avuto una fortissima riduzione di personale (di quelli che «sparavano i mortaretti», tanto per intenderci) e poi un'assoluta carenza di interventi di innovazione per quanto riguarda i segnali e i meccanismi di sicurezza. Tanto è che l'ultimo piano per il servizio di controllo marcia treni è stato applicato – credo – per circa la metà degli obiettivi previsti. Quindi si registra una carenza reale. Ora noi andiamo verso un processo di liberalizzazione in questa situazione. Non possiamo risolvere la questione con la costituzione dell'agenzia, ma dobbiamo risolverlo con una azione concreta che preveda delle risorse e dei tempi per intervenire sui sistemi di sicurezza. Ecco perché le chiedo in primo luogo di cambiare taglio, lanciando quello che non voglio definire un allarme, ma quanto meno sentimento di preoccupazione.

Passo poi ad illustrare le richieste precise che intendo fare. Signor Ministro, lei ha prima dato lettura della lettera delle Ferrovie dello Stato,

ma non ha letto l'ultima parte. Nella prima parte vi erano degli impegni e delle assicurazioni, mentre nell'ultima parte si dice chiaramente che non ci sono soldi. Questo è il punto!

* PRESIDENTE. Si dice: «La situazione di copertura finanziaria è stata completata con la legge finanziaria 2005 per il sistema SCMT (...). Per ciò che riguarda gli altri sistemi, segnaliamo un fabbisogno finanziario addizionale pari a 250 milioni di euro...».

* MAZZARELLO *(DS-U)*. Il sistema SCMT rappresenta oggi un intervento parziale sulla rete, non riguarda la totalità della rete. Questo deve essere chiaro. Per gli altri sistemi occorrono altri fondi. Quindi ne deriva una richiesta: è in grado il Governo di definire – come chiedeva l'onorevole Duca – un programma straordinario di interventi di questo tipo? E quante sono le risorse a disposizione? Come si può procedere? Questo non deve riguardare soltanto i cosiddetti interventi ridondanti, ma anche gli interventi concernenti il sistema di controllo marcia treni. Fino a questo momento l'atteggiamento è stato, devo dire in particolare negli ultimi anni, che, visto che in alcune situazioni si prevede di fare il raddoppio, è inutile intervenire con meccanismi di sicurezza. Voglio allora fare un esempio, che il presidente Grillo conosce molto bene: per la linea Genova-Ventimiglia, 52 chilometri, linea internazionale priva di qualsiasi meccanismo di controllo tecnologico per la sicurezza, i finanziamenti per il raddoppio, almeno di una parte di questa linea, esistono dal 1999, stanziati dal precedente Governo. Ebbene, non è stato ancora aperto un solo cantiere!

LUNARDI*, ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ci sono i cantieri! Lei si riferisce alla sicurezza?

MAZZARELLO *(DS-U)*. Io intendo riferirmi al raddoppio della linea.

LUNARDI*, ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. No, quelli sono aperti. Sono stati affidati i lavori alla A.T.I. Ferrovial da più di sei mesi.

* MAZZARELLO *(DS-U)*. Mi consenta di dirle che sta facendo un'affermazione non esatta, su cui non è ben informato. Le dico che non è stato ancora aperto un cantiere, nonostante questo propagandismo sulla legge: sono passati quasi sei anni e in tutto questo periodo si è detto che non conveniva realizzare alcun intervento tecnologico perché si sarebbe fatto il raddoppio. Questa impostazione secondo me va corretta profondamente. Il Governo è d'accordo sul correggere profondamente questa impostazione? Infatti i risultati sono che, nonostante la vostra propaganda, i tempi nella realizzazione delle opere sono poi lunghi come prima, e forse addirittura più lunghi. Questo è un esempio molto concreto.

Allora, riassumendo, dovete correggere innanzi tutto questa impostazione. In secondo luogo, intendete farvi carico di presentare in Parlamento in tempi strettissimi un piano di intervento straordinario per attrezzare tutte le linee? Io penso che ciò debba avvenire per il sistema di controllo marcia treni con riferimento a tutte le linee del sistema nazionale, mentre poi nel frattempo si dovrebbe provvedere a quelle opere che vengono definite ridondanti con le necessarie risorse finanziarie. Questi sono i miei interrogativi.

CHIRILLI *(FI)*. Signor Ministro, in questi giorni abbiamo potuto ascoltare una serie di giudizi estremamente negativi sull'operato del suo Ministero, come se le Cassandre che sono state per lungo tempo addormentate si fossero svegliate tutte insieme a causa del grave incidente di Crevalcore, senza che in questi anni ci sia stata però da parte loro l'attenzione che sarebbe convenuto ci fosse.

Giustamente lei, signor Ministro, nella sua relazione ha voluto ricondurre la nostra ragione al tema delle priorità, ricordandoci che negli ultimi dieci anni le vittime della strada sono state 60 mila e che invece 148 sono state quelle riferibili al trasporto ferroviario. Lei inoltre ha ricordato che rispetto al trasporto ferroviario degli altri Paesi europei il nostro è sicuramente più sicuro. Ed allora, di fronte all'attenta valutazione di questi dati, alla riflessione comune sulle priorità, alla condivisione delle scelte che vanno nel senso dello spostamento su ferro del trasporto delle merci che oggi viaggiano su gomma, di fronte a questa attenta e lucida programmazione, ecco che le Cassandre le chiedono le dimissioni.

Le voglio fare, onorevole Ministro, una confidenza che mi porto dentro da qualche giorno e che – come ha detto lei – ci fa sentire tutti responsabili. Giorni fa l'8a Commissione permanente del Senato ha licenziato il parere sullo schema di *addendum* al contratto di programma delle Ferrovie dello Stato. In quella occasione sono stati svolti interventi da parte dei colleghi di entrambi gli schieramenti, si è discusso dei massimi e dei minimi sistemi, delle risorse spese e di quelle occorrenti, ma il parere sullo schema si chiude, signor Ministro, con l'invito al Governo a mettere mano alla costruzione di nuovi tratti o a modifiche di vecchi tronchi ferroviari perché vengano spesi denari su tratti davvero non di grande traffico, tratti che vorrei chiamare quasi «di collegio», che nessuno di noi però ha sentito forte il bisogno di interrompere. Potrà leggere quanto sto dicendo sul parere sullo schema di *addendum* di cui parlo.

La verità, signor Ministro, è che un salto culturale deve essere ancora compiuto da parte della politica e poi da parte sindacale e dell'azienda. In questi casi, vanno dismesse le vesti della lotta politica, che si trasforma in pace armata non appena all'orizzonte si intravede la diligenza, alla quale pochi per la verità avranno accesso, di nuove opportunità spendibili sull'area sacrificale dell'interesse politico di parte.

Con queste considerazioni, respingo come irresponsabili le richieste di dimissioni dei colleghi dell'opposizione, perché credo che non ci si

possa sconvolgere all'improvviso quando per anni forse si è sonnecchiato, soprattutto da parte dell'opposizione stessa.

GIANNI Giuseppe *(UDC)*. Non so se il Ministro segua trasmissioni televisive d'assalto tipo «Report». Se l'ha seguita, un anno fa avrà visto un intervento di «Report» a seguito del quale furono licenziati alcuni ferrovieri. Già un anno fa quello di cui stiamo discutendo oggi era contenuto nelle interviste ai ferrovieri: revisione delle macchine, degli estintori, non ogni sei mesi ma a distanza di anni. In uno dei luoghi storici delle grandi manutenzioni di Trenitalia, e cioè le Firenze officine, addirittura si era scesi da 80 elettricisti a due; era stata chiusa persino l'officina motori.

Dal 1996 a oggi, come lei saprà, si è passati da 130.000 persone che lavorano nelle ferrovie a 100.000. Questo ha fatto venire a mancare almeno 2.000 macchinisti e sicuramente ha comportato un aumento dei turni di lavoro dei macchinisti, con una diminuzione della vigilanza degli stessi, con il rischio che qualcosa accadesse come poi è successo. Si è detto a più riprese, anche in quella intervista di un anno fa, che il sistema di ripetizione del segnale di arresto del treno in caso di errore o di malore o di stanchezza del macchinista era importante. Signor Ministro, aspettiamo un suo intervento.

* PRESIDENTE. Poiché non vi sono altri interventi, dichiaro conclusa l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Ricordo che i chiarimenti rispetto ai quesiti posti dai deputati e dai senatori intervenuti nella seduta odierna saranno resi per iscritto dal ministro Lunardi.

I lavori terminano alle ore 9,45.

Licenziato per la stampa dall'Ufficio dei Resoconti

€ 1,00