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

1° 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 GIOVEDÌ 13 GENNAIO 2005

Presidenza del presidente della 8ª Commissione permanente del Senato
GRILLO

CG 1425

TIPOGRAFIA DEL SENATO (320)

INDICE

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sul grave incidente ferroviario verificatosi a crevalcore il 7 gennaio 2005

PRESIDENTE:
* – GRILLO, *senatore* . . . . . *Pag.* 3, 14, 16 e *passim*
BRUTTI Paolo *(DS-U), senatore* 21
CICOLANI *(FI), senatore* 25
DE LAURENTIIS *(UDC), deputato* 27
DE SIMONE Titti *(RC), deputato* 24, 36
* DONATI *(Verdi-U), senatore* 16, 18, 33
DUCA *(DS-U), deputato* 35
FALOMI *(Misto), senatore* 31, 32
GIBELLI *(LNFP), deputato* . . . . . *Pag.* 14
LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti* . . . . . 3, 32, 33 e *passim*
PAGLIARULO *(Misto-Com), senatore* 27
PASETTO *(MARGH-U), deputato* 20
PEZZELLA *(AN), deputato* 18
RAFFALDINI *(DS-U), deputato* 35

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 del Senato della Repubblica: 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-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 ed i vice ministri dello stesso dicastero Martinat e Tassone.

I lavori hanno inizio alle ore 12,05.

PROCEDURE INFORMATIVE

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

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 ha 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.

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.

Colleghi, in base ad una prassi ormai consolidata, cederò subito la parola al ministro Lunardi, che ringrazio a nome delle due Commissioni per la sua presenza e per il fatto di aver subito dichiarato la propria disponibilità a partecipare a questo incontro; successivamente, come concordato con il Presidente della IX Commissione della Camera, darò la parola ad un membro per ciascun Gruppo parlamentare, salvo poi la possibilità di ciascun deputato o senatore di prendere la parola successivamente, con interventi della durata massima di cinque minuti.

L'audizione, secondo la disponibilità temporale del Ministro, dovrebbe durare circa due ore e trenta. Qualora non riuscissimo a soddisfare le esigenze di tutti i colleghi, convocheremo una nuova audizione per la prossima settimana.

Do ora la parola al ministro Lunardi, che ha presentato anche una relazione scritta che gli Uffici provvederanno prontamente a distribuire.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Presidente Grillo, presidente Romani, onorevoli deputati e onorevoli senatori, di fronte a una tragedia, di fronte a un disastro ferroviario come quello di

Crevalcore tutti, dico tutti, ci sentiamo responsabili. Sono il primo, infatti, che quando si verificano incidenti gravi sulle varie modalità di trasporto, quando vengono meno vite umane, sente il carico di responsabilità per non aver potuto evitare che ciò avvenisse. In questi casi, di fronte a simili tragedie, di fronte alla perdita di tante vite umane non si ha mai ragione e, peggio ancora, si rischia di cadere in gratuite giustificazioni che non credo servano a ridimensionare il dolore esploso, specialmente in quelle famiglie in cui è venuto meno un familiare.

Non è facile, quindi, esporre l'evoluzione storica dei fatti in quanto, come dicevo prima, i fatti e le ragioni rimangono sempre tentativi per difendersi. La mia, invece, non deve essere una difesa ma solo un tentativo di esporre il codice comportamentale che ha caratterizzato in questi tre anni e mezzo ogni impostazione strategica, ogni approccio programmatico ed operativo sul segmento ferroviario Bologna-Verona, un approccio che, come dirò dopo, è stato metodologicamente seguito sull'intero sistema ferroviario.

Con questi sentimenti, mi accingo quindi ad elencare in modo analitico i fatti, mi accingo ad elencare in modo analitico quanto è stato fatto, convinto sempre del ruolo chiave che l'intera rete, sia quella arteriosa che quella venosa, svolge nell'offerta trasportistica del Paese.

Dico subito che non intendo entrare nel merito della dinamica dell'incidente in quanto è oggetto di indagine da parte di varie commissioni di inchiesta tra cui quella ministeriale da me nominata il giorno stesso dell'incidente. In più occasioni, nel corso di audizioni presso le Commissioni parlamentari, ho ribadito la necessità e la volontà di costruire un'offerta di trasporto organica per il Paese. Formulando tale dichiarazioni intendevo ed intendo necessariamente invocare due condizioni essenziali che costituiscono, a mio avviso, l'unico vero comune denominatore che ha caratterizzato l'azione e l'operato del mio Dicastero: la prima riguarda l'omogeneità della qualità dell'intera rete ferroviaria; la seconda ha per oggetto la sicurezza dell'intera rete. Sarebbe assurdo non costruire, non realizzare una rete priva di livelli di sicurezza adeguati. Sarebbe assurdo non attrezzare con la stessa attenzione, con lo stesso impegno la rete principale e la rete secondaria. Sarebbe assurdo, infine, non capire che spesso assi che per anni sono stati concepiti come assi di minore importanza siano invece determinanti per la rete non solo nazionale ma addirittura comunitaria.

Per questo motivo in tre anni e mezzo di Governo l'approccio seguito nei confronti della rete e dell'offerta ferroviaria è stato quello di dare uniformità qualitativa all'intera rete, assicurare livelli di sicurezza tecnologicamente sempre più avanzati, accelerare il raggiungimento di tali obiettivi in modo da non cadere nell'assurda trappola dell'inerzia e quindi dei tempi lunghi, purtroppo sempre in agguato.

L'approccio seguito nel caso dell'asse ferroviario Bologna-Verona non è diverso dal comportamento che il Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti e il CIPE, organo preposto all'approvazione dei piani e dei contratti di programma tra Stato e società per azioni Rete Ferroviaria Italiana (RFI) hanno seguito in questo arco di legislatura. Prima di entrare

nel merito della descrizione delle azioni svolte da questo Governo, ritengo opportuno ricostruire le varie fasi che hanno caratterizzato dal 1981 ad oggi l'evoluzione programmatica, progettuale e realizzativa della tratta ferroviaria Verona- Bologna. Una serie di contenziosi, la logica delle «prestazioni integrate» basata sull'avanzamento dei lavori in base ad atti integrativi, la crisi del consorzio aggiudicatario, il mancato supporto finanziario, hanno fatto sì che fino al 2002 quasi l'intera tratta rimanesse a semplice binario.

Ho ricordato la data del 1981 perché in quell'anno il Parlamento approvò una legge (la legge n. 17) che con apposite risorse finanziarie aveva l'obiettivo di adeguare l'intera rete ferroviaria italiana.

In base a tale norma le Ferrovie dello Stato, all'epoca azienda di Stato, predisposero un apposito piano di opere strategiche; all'interno di tale piano era compreso il raddoppio della tratta Verona-Bologna. Le Ferrovie dello Stato predisposero un progetto di massima e, attraverso una modalità di affidamento (le cosiddette «prestazione integrate»), assegnarono nel 1984 la realizzazione dell'opera al consorzio Condofer.

In proposito, ritengo utile ripercorrere il crono-programma che ha caratterizzato le fasi progettuali, quelle realizzative e quelle di apertura di alcune tratte raddoppiate. Ho ritenuto opportuno distribuire alcune tavole esplicative alle Commissioni riunite affinché possiate seguire con me l'evoluzione dei fatti.

Nella tavola 1 sono raccolte, come dicevo prima, le fasi progettuali e realizzative. Come potete vedere, la prima fase è relativa alla legge e al Piano delle ferrovie in cui viene previsto il raddoppio della tratta Verona-Bologna lunga 114 chilometri. La legge n. 17 è del 1981, il Piano del marzo 1982.

La redazione del progetto di massima da parte delle Ferrovie dello Stato è dell'ottobre del 1982; l'approvazione della proposta di spesa è dell'aprile 1983; l'affidamento dei lavori al consorzio Condofer, attraverso la logica delle «prestazioni integrate» con apposita convenzione, è del febbraio 1984; il primo contenzioso è del 1987, il secondo del 1989; la rescissione contrattuale tra Ferrovie dello Stato ed il consorzio, a seguito del lodo arbitrale, è del febbraio 1996. Si evince chiaramente che dall'affidamento dei lavori, cioè in dodici anni, non era stato realizzato alcun lotto.

Si passa poi ad esaminare il rifinanziamento parziale dell'opera e il riaffidamento al Condofer, come da composizione transattiva dei lotti: Verona-Nogara di circa 30 chilometri; Tavernelle-Bologna di circa 12 chilometri, al gennaio 1998; il completamento dei due lotti prima richiamati per complessivi 42 chilometri su 114 chilometri è del novembre 2002; il rifinanziamento globale dell'intera tratta per un valore pari a circa 225 milioni di euro: con tale importo il costo globale del raddoppio ha raggiunto il valore di 846 milioni di euro e ciò fa parte della legge obiettivo e delle leggi finanziarie 2003, 2004 e 2005; l'appalto dei lavori relativi al completamento del raddoppio della parte restante lunga 72 chilometri è stato in varie fasi e per più appalti realizzato entro il 2004; il com-

pletamento del raddoppio della tratta Tavernelle-San Giovanni è previsto per il novembre 2005; il completamento del raddoppio San Giovanni-Crevalcore è previsto per l'ottobre 2006; il completamente del raddoppio Crevalcore-San Felice sul Panaro è previsto per il maggio 2007; il completamento del raddoppio San Felice sul Panaro-Poggio Rusco è previsto per il giugno 2008 e il completamento del raddoppio Poggio Rusco-Nogara è previsto per il dicembre 2008.

Il sistema di controllo della marcia del treno (il cosiddetto SCMT), quel sistema che controlla istante per istante che la velocità del treno non sia superiore a quella imposta dai limiti forniti dal sistema stesso e che, in caso di mancato rispetto dei limiti, comanda in automatico la frenata del treno, sarà disponibile sulla tratta Bologna-Verona entro la fine del 2006.

Dopo questo quadro informativo sullo stato di attuazione sia del raddoppio della tratta, sia del suo adeguamento tecnologico ritengo utile ricordare in modo sintetico le azioni svolte nell'ultimo triennio sulla tratta Verona-Bologna. Queste azioni si articolano in: azione programmatica, azioni progettuali e azioni mirate all'attuazione delle opere, azioni mirate alla copertura finanziaria, accelerazione della messa a punto dei sistemi tecnologici avanzati per la sicurezza.

Per quanto riguarda il primo punto, cioè l'azione programmatica, si è subito riconosciuta l'importanza del ruolo del tratto Verona-Bologna, in quanto asse essenziale della rete dei corridoi europei, e si è quindi inserito l'intervento all'interno del primo programma delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001. In tal modo l'intervento ha utilizzato le procedure della legge obiettivo, senza incrinare contestualmente le procedure previste dal contratto di programma che regola i rapporti tra Ministero e RFI.

Colgo l'occasione per ricordare che il gestore delle infrastrutture ferroviarie, cioè la società per azioni RFI, in qualità di concessionario dello Stato, è fra l'altro responsabile della manutenzione e del rinnovo della infrastruttura ferroviaria. Per rendere operativa tale funzione è previsto un apposito contratto di programma stipulato tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e l' RFI, dopo l'approvazione del CIPE e delle competenti Commissioni parlamentari.

Ebbene, sia nella fase di approvazione del contratto di programma con le società per azioni Rete Ferroviaria Italiana (RFI), sia nell'esame del piano dei progetti prioritari redatto sempre a cura di RFI, il Dicastero ha richiesto formalmente che tale intervento rivestisse la massima priorità e la massima urgenza in quanto asse strategico della rete ferroviaria italiana e comunitaria. Questa precisa volontà, questa precisa attenzione nel ribadire la essenzialità e l'urgenza del contratto di programma con RFI era legata al convincimento che tale tratta era geograficamente ubicata all'interno del corridoio numero 1, alla stessa stregua della tratta ferroviaria Palermo-Messina anch'essa ancora a semplice binario.

Durante la redazione del *master plan* delle infrastrutture strategiche dell'Unione Europea, e quindi delle grandi infrastrutture transeuropee, il

mio Dicastero ha richiesto ed ottenuto per il Paese il prolungamento del corridoio numero 1 – inizialmente limitato al solo collegamento Monaco-Verona – da Berlino fino a Palermo. In tal modo, giustamente, sia il segmento Verona-Bologna, sia il segmento Palermo-Messina sono diventati assi portanti del corridoio numero 1 Berlino-Palermo. Confermo, pertanto, la validità della scelta operata da questo Governo e condivisa in sede comunitaria di estendere il corridoio 1 oltre Verona, sino a Palermo.

Anche in conseguenza di questa scelta, il Governo ha operato, da un lato, per accelerare i lavori di raddoppio e, dall'altro, per supportare finanziariamente l'intero intervento. In tal modo si è evitata, come purtroppo è avvenuto in passato, una realizzazione per lotti condizionata dalla carenza di risorse delle varie annualità. Con la legge obiettivo infatti si azzera il rischio di iniziare un'opera e di realizzarla solo seguendo le cadenze temporali delle leggi pluriennali di spesa.

Il secondo punto riguarda le azioni progettuali e quelle mirate all'attuazione delle opere sulla base di progetti esecutivi, aggiornati a cura di RFI e sulla base di un continuo e sistematico supporto del Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti nel superare tutti i possibili ritardi generati da vincoli e procedure imposte dai processi autorizzativi e grazie al fatto che la tratta in esame è stata inserita tra le opere della legge obiettivo è stato possibile definire il seguente crono-programma che mette in evidenza il completamento di tutte le fasi di affidamento dei lavori e la data di realizzazione degli stessi. È opportuno evidenziare che l'intera parte della tratta non raddoppiata – prego i presenti di verificare nella tavola n. 2 – è oggi tutta cantierizzata e che in base anche alle procedure della legge obiettivo si è in grado di garantire la conclusione dei lavori entro il mese di dicembre 2008. Come potete osservare nella tavola n. 2, che riguarda i restanti 72 chilometri dei complessivi 114, sono riportate le tratte interessate, l'ultimazione del progetto esecutivo, la data di affidamento dei lavori, la data di fine lavori e il nome dell'appaltatore.

Il terzo punto, invece, riguarda le azioni mirate alla copertura finanziaria. Allo stato attuale è garantita la copertura finanziaria di tutte le opere di raddoppio della tratta, così come descritte nella tavola n. 2. In particolare, l'importo globale della parte da realizzare – lunga, come si è già detto, 72 chilometri – ammonta a 846 milioni di euro. A tutto il 2002 di tale importo erano disponibili solo 621 milioni di euro e quindi non era possibile dare certezza per il completamento organico dell'intero raddoppio. Attraverso le leggi pluriennali di spesa ed i vari *addendum* al contratto di programma tra Ministero e RFI, si è proceduto ad allocare le risorse mancanti pari a 225 milioni di euro secondo la cadenza temporale riportata alla tavola n. 3, ove si evince che i previsti 225 milioni sono scanditi secondo le tre annualità 2003, 2004, 2005.

Il quarto punto riguarda l'accelerazione della messa a punto dei sistemi tecnologici avanzati per la sicurezza. Nel programma dell'attrezzaggio della linea Bologna-Verona col sistema SCMT (sistema di controllo marcia treni), era prevista l'attivazione di tale sistema per la fine del

2006 su tutta la tratta. Ho già chiesto al gestore della rete, cioè all'RFI, di verificare la possibilità di anticipare i tempi di realizzazione di questo sistema per tutta la tratta in questione. Ritengo opportuno, in proposito, ricordare che il programma di realizzazione di un sistema così avanzato come l'SCMT, la cui attivazione graduale è partita dal 2002, risponde ad una logica di priorità basata su vari indicatori che tengono conto tra l'altro: dei livelli di traffico presenti sulle linee, delle velocità garantite dalle stesse linee, dell'incidentalità storica delle singole linee. Quindi, le priorità, tenendo conto di tali indicatori, possono subire aggiornamenti in funzione di una variazione significativa di alcuni di questi indicatori.

Voglio però al tempo stesso precisare che l'intero programma di allestimento della rete col sistema SCMT, un programma che riguarda 10.500 chilometri dell'intera rete nazionale, è stato progettato e programmato per essere realizzato in un arco temporale davvero contenuto. Infatti, come si avrà modo di verificare successivamente, il programma sarà integralmente completato entro il 2007 avendo avuto inizio nel 2002. Peraltro, ho appreso da alcuni organi di stampa che secondo le dichiarazioni di alcuni ferrovieri sulla Bologna-Verona negli anni Ottanta ci sarebbero stati dei sistemi tecnologici di protezione della marcia del treno. Ho chiesto ad RFI delucidazioni in merito e la verifica condotta ha messo in luce che in quel caso si trattava di uno dei tanti sistemi in via di sperimentazione che non fu poi sviluppato perché ritenuto non efficace.

Dopo aver illustrato quanto fatto sulla tratta Bologna-Verona ritengo utile ricordare nelle linee generali l'operato svolto dal mio Dicastero sullo specifico tema dei trasporti. Penso sia difficile confutare che l'obiettivo primario del mio Dicastero è stato quello di perseguire la massima sicurezza in tutte le modalità di trasporto, nonostante – come è noto – l'impossibilità di ridurre a zero del tutto il rischio nelle varie modalità di trasporto (stradale, ferroviaria, marittima ed aerea). In realtà, in questi anni è stata posta una particolare attenzione proprio alla sicurezza di tutte le modalità di trasporto ed è sufficiente ricordare quello che si è fatto nel comparto del trasporto marittimo soprattutto per prevenire possibili disastri ecologici e per garantire una misurabile sicurezza nella movimentazione delle navi, passeggeri e merci, proponendo e facendo approvare apposite direttive comunitarie che hanno finalmente elevato i livelli di sicurezza dei nostri mari.

È sufficiente ricordare quello che si è fatto nel comparto stradale dove le nuove norme del Codice della strada hanno dato risultati tangibili sia in termini della riduzione dell'incidentalità (circa il 20 per cento in meno in un anno), sia in termini di riduzione della mortalità (circa il 18 per cento in meno in un anno). In realtà nella mia specifica responsabilità di Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ho cercato sempre di individuare tutte le condizioni che svegliassero questo Paese da quella innaturale abitudine alla rassegnazione per le vite umane che annualmente perdiamo a causa della incidentalità stradale.

È sufficiente ricordare quello che si è fatto nel comparto del trasporto aereo dove, dopo il disastro aereo di Linate del 2001, si è ritenuto oppor-

tuno addirittura ricorrere ad un apposito provvedimento legislativo che finalmente individua responsabilità precise e responsabilizza tutti i soggetti che operano all'interno del trasporto aereo.

È sufficiente ricordare quello che si è fatto nel comparto del trasporto ferroviario ed è senza dubbio misurabile l'attenzione di questo Governo al processo di messa in sicurezza dell'intera rete, una attenzione che è chiaramente leggibile da una serie di considerazioni che mi accingo ad esporre qui di seguito.

Prima considerazione: l'approccio alla tecnologia. Il sistema di controllo marcia treni (SCMT) – quel sistema che come ho detto prima controlla istante per istante che la velocità del treno non sia superiore a quella imposta dai limiti forniti dal sistema stesso e che in caso di mancato rispetto di tali limiti comanda in automatico la frenata del treno – è stato installato ad oggi su 3.000 chilometri di rete, di cui 800 chilometri a semplice binario, ed è previsto entro il 2007 l'attrezzaggio di complessivi 10.500 chilometri di rete, di cui 6.200 a doppio binario e 4.300 a semplice binario. È bene ricordare che sui 10.500 chilometri di rete, prima richiamati, si concentra circa il 90 per cento del traffico ferroviario; sui restanti 5.500, per arrivare ad un totale di 16.000 chilometri di rete a semplice binario, caratterizzati da un traffico limitato e velocità ridotta, è in avanzata fase di studio un sistema detto «di supporto alla condotta» che consente la ripetizione a bordo del segnale. La realizzazione di tale sistema, definito sistema di supporto alla condotta SSC, sarà avviata non appena conclusa la fase sperimentale oggi in corso. Oltre a tali sistemi vanno ricordati anche il sistema di controllo della circolazione SCC e il sistema di comunicazione via radio GSMR in avanzata fase di installazione.

Il secondo punto riguarda gli interventi e gli stanziamenti. Per comprendere la rilevanza dello sforzo finora riposto nello sviluppo dei sistemi di sicurezza avanzati sulla rete ferroviari italiana è opportuno ricordare che l'investimento per attrezzare i programmati 10.500 chilometri di linea ferroviaria ammonta globalmente a 1.724 milioni di euro, già stanziati e in gran parte già appaltati. A detto investimento sono da sommare ulteriori investimenti tecnologici, quali i sistemi di controllo della circolazione SCC, citato prima, e i sistemi di comunicazione via radio GSMR per un valore di oltre 4.000 milioni di euro da realizzarsi entro il 2008 e in gran parte già finanziato. Circa il 10 per cento del valore degli investimenti infrastrutturali di potenziamento della rete ferroviaria presenta caratteristiche tecnologiche finalizzate alla sicurezza dell'esercizio, sistemi automatici di distanziamento treni in linea e apparati di sicurezza nelle stazioni. Sono stati effettuati investimenti per manutenzione ordinaria di circa 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni 2003 e 2004; sono stati effettuati investimenti di manutenzione straordinaria di oltre 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2003 e 2004. Inoltre, sono stati finanziati interventi di *upgrading* della rete, cioè di miglioramento dei livelli di sicurezza e degli *standard* prestazionali della rete. Il piano di *upgrading*, voluto e approvato dall'attuale Governo nel 2003, e confermato nel 2004, è completamente finanziato per un importo pari a 2,1 miliardi di

euro nel terzo *addendum* al contratto di programma 2001-2005. In particolare, volendo identificare un riferimento contabile di quanto è stato speso per interventi finanziari finalizzati al miglioramento tecnologico e alla sicurezza da RFI negli anni 2002, 2003 e 2004, si ottiene il seguente dato: nel triennio è stato erogato un volano pari a circa 3,2 miliardi di euro.

Altro elemento fondamentale per garantire livelli di sicurezza sempre più elevati è quello di disporre di materiale rotabile adeguato anche alle tecnologie di terra. Ebbene, sul fronte degli investimenti relativi a materiale rotabile, Trenitalia S.p.A. ha investito globalmente nell'ultimo decennio circa 8 miliardi di euro, sia per nuove acquisizioni sia per manutenzione straordinaria, di cui circa 5 derivanti da finanziamenti statali e il resto in autofinanziamento, dal momento che, come è noto, oggi la normativa comunitaria non consente finanziamenti statali ad un'impresa ferroviaria.

La capacità di spesa di Trenitalia per investimenti, materiale rotabile, acquisto e manutenzione straordinaria negli ultimi 3 anni ha presentato un *trend* di aumento pari a 1,06 miliardi di euro nel 2002, a 1,17 miliardi di euro nel 2003 e a oltre 1,2 miliardi di euro nel 2004. Tali investimenti hanno riguardato acquisizione di materiale rotabile nuovo, ma anche adeguamento delle tecnologie di bordo e dei rotabili esistenti ai nuovi sistemi di sicurezza di terra. Questa ultima tipologia, cioè quella relativa all'adeguamento delle tecnologie di bordo, incide per circa il quattro per cento dell'investimento globale sul rotabile e, in valore assoluto, risulta pari a 260 milioni di euro circa negli ultimi quattro anni. È prevista un'ulteriore spesa di 125 milioni di euro per il 2005. Tale tipologia di investimento è di fondamentale importanza per garantire la piena fruibilità delle nuove tecnologie di terra che si stanno attivando sulla rete. È pertanto necessario proseguire e accelerare, sia il processo di rinnovo del parco dei rotabili sia per il processo di adeguamento del parco esistente, prevedendo, se del caso, anche forme di agevolazione, ovviamente compatibili con la normativa comunitaria.

Passo ora al terzo punto, che riguarda le altre azioni mirate sulla sicurezza. Prima di affrontare un altro tema legato alle iniziative da me già da tempo intraprese sulla sicurezza della rete ferroviaria, ritengo opportuno chiarire i ruoli e le competenze del mio Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti. In particolare, il Ministero, in quanto soggetto concedente, svolge la vigilanza sul rispetto, da parte della RFI S.p.A., gestore della rete ferroviaria, degli adempimenti previsti dall'atto di concessione, approva, in base alle normative vigenti, norme e *standard* di sicurezza su proposta del gestore della rete e vigila sulla loro attuazione. Il gestore della rete, in qualità di concessionario dello Stato, è responsabile del controllo, della sicurezza, della circolazione dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria. Il gestore della rete rilascia la certificazione di sicurezza alle imprese ferroviarie (Trenitalia e altre imprese private). Il gestore della rete propone al Ministero gli *standard* e le norme di sicurezza e ha il compito di emanare disposizioni di esercizio.

Oltre che sul fronte degli investimenti, sono già state affrontate, nell'ambito del potere di vigilanza sulle Ferrovie dello Stato conferito al mio Dicastero e prima sinteticamente elencati, alcune importanti tematiche mirate a pervenire nel breve periodo ad un miglioramento strutturale nel presidio della sicurezza, tra cui l'attuazione della direttiva dell'Unione Europea n. 49 del 2004, che dovrà essere recepita nell'ordinamento italiano entro l'aprile 2006, nella quale è prevista una netta separazione delle competenze del gestore della rete da quelle del soggetto preposto all'emanazione delle norme – che sarà un vero e proprio organismo indipendente per la sicurezza – e da quelle del soggetto preposto all'attività investigativa. Questo organismo e questa separazione sono state proposte e volute, penso tutti lo ricordino, espressamente dal mio Dicastero, pur in presenza in passato di notevoli inerzie e di critiche che ipotizzavano, in una simile separazione, una limitazione dell'autonomia gestionale delle Ferrovie dello Stato.

È stata condotta una dettagliata analisi dei piani di sicurezza del gestore della rete e delle imprese ferroviarie, che ha evidenziato la necessità di rivedere le tempistiche di presentazione dei piani per consentire tempestivi interventi correttivi e la necessità di introdurre meccanismi sanzionatori graduali, e non discriminatori, per le imprese ferroviarie che non rispettassero simili piani di sicurezza.

Un'ulteriore azione mirata alla sicurezza del sistema ferroviario, e addirittura dell'intero sistema trasportistico nazionale, è rappresentata dall'aver sostenuto e portato avanti il progetto di realizzazione di una rete Alta velocità-Alta capacità (AV-AC). Questa volontà nel dare compimento concreto e funzionale ad un progetto degli anni Ottanta, voluto dai passati Governi, costituisce senza dubbio un chiaro e rilevante contributo alla messa in sicurezza dell'intero sistema. Infatti, realizzando Alta velocità-Alta capacità, si amplifica la capacità residua lungo gli assi saturi e contestualmente, con l'aumento del numero delle linee, si aumenta l'offerta ferroviaria, consentendo in tal modo un concreto trasferimento del trasporto dalla strada alla ferrovia. Ma la costruzione della rete Alta velocità-Alta capacità ha consentito anche l'approfondimento di tecnologie avanzate proprio nel comparto della sicurezza ferroviaria.

Questa esposizione analitica dimostra che non può certo addebitarsi al mio Dicastero e a questo Governo una disattenzione o una sottovalutazione del tema della sicurezza nei trasporti.

La preferenza e l'attenzione del Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti alla modalità ferroviaria è ulteriormente testimoniata dal lavoro compiuto durante la fase di redazione del *master plan* europeo, cioè delle grandi reti transeuropee e della loro approvazione il 21 aprile 2004, delle infrastrutture e dei trasporti in cui si è privilegiata solo la rete ferroviaria e si sono scelti, tra l'altro, come interventi prioritari i due assi ferroviari del Brennero e del Frejus, ossia i corridoi 5 e 1. L'obiettivo infatti era quello di trasferire dalla strada alla ferrovia una quota rilevante di domanda di trasporto gravitante su gomma, come consigliato in sede europea dal progetto Marco Polo. Questo obiettivo trovava una sua motivazione nel con-

tenimento del consumo energetico, dell'inquinamento atmosferico ma, soprattutto, nel contenimento della incidentalità sulle strade. Questo trasferimento dalla strada alla ferrovia era ed è legato alla forza della sicurezza che caratterizza questa modalità. In dieci anni, su ferrovia, gli incidenti mortali (lo ripeto: mortali) hanno causato la perdita di 148 unità; su strada, nello stesso periodo, il dato supera le 60.000 unità. Ma forse questi confronti sono poco significativi in presenza di tragedie come quella di Crevalcore.

Voglio tuttavia evidenziare il dato incontrovertibile della maggiore sicurezza della modalità ferroviaria rispetto ad altre modalità, anche in condizioni atmosferiche sfavorevoli. Il sistema di sicurezza è l'insieme di tecnologie, regole e uomini. Tra l'altro, ricordo che nel nostro Paese si opera ancora con due agenti in cabina, unico caso in Europa, proprio per facilitare il processo accelerato di transizione tecnologica in corso.

I risultati finora raggiunti sono di assoluto rilievo, in quanto le statistiche internazionali pongono la rete ferroviaria italiana al primo posto nella scala della sicurezza. Nonostante ciò, abbiamo ritenuto ugualmente di procedere nella ricerca, nella messa a punto e nell'installazione di tecnologie sempre più avanzate, di quelle tecnologie, cioè, da me prima elencate. Comunque ritengo utile riportare una serie di indicatori disponibili, che dimostrano la rilevanza della sicurezza raggiunta dalla nostra rete ferroviaria. In proposito riporto innanzitutto un dato tecnico: il numero di incidenti per milioni di chilometri percorsi nel 2003 è stato pari a 0,20, nel 2004 a 0,21, mentre in particolare nel 1996 era pari a 0,50. Si è andati quindi sempre più verso una progressiva e sostanziale riduzione. Addirittura, la media dal 1998 al 2003 (come si evince dalla tavola 5) per la rete ferroviaria italiana è stata pari a 0,27, per la Francia a 0,62, per la Germania a 0,51 e per l'Austria a 0,98. Se invece si vuole avere una dimensione più immediata della sicurezza della rete ferroviaria, è sufficiente l'elenco del numero delle vittime nell'ultimo decennio, dal 1995 al 2004 (come si evince dalla tavola 4).

In realtà, quindi, secondo statistiche ufficiali della UIC *(Union internationale des Chemin de fer)*, la nostra rete è in modo omogeneo la più sicura e tra le più affidabili d'Europa. Quindi comparando la nostra rete con reti storiche più strutturate, che hanno iniziato il processo di ammodernamento tecnologico con grande anticipo rispetto all'Italia, siamo in grado di dimostrare che oggi la rete ferroviaria italiana, grazie alla professionalità dei nostri ferrovieri, di coloro che giornalmente garantiscono l'esercizio della rete, cioè degli uomini che mettono la loro professionalità a disposizione dell'azienda e con il loro contributo sistematico hanno collaborato al raggiungimento di un simile obiettivo, costituisce un modello di sicurezza per l'intera rete comunitaria.

A tale proposito ritengo utile evidenziare anche i diagrammi allegati alle tavole 5 e 6, dove vengono riportati gli incidenti tipici per milioni di treni-chilometro media relativi agli anni 1999-2003 per le varie Nazioni ed i differenti sistemi ferroviari europei, nonché gli incidenti tipici per milioni di treni-chilometro dal 1996 al 2004.

Un'altra considerazione che ritengo utile svolgere è quella legata al tema del numero di linee ancora a binario unico e della sicurezza delle stesse. Il binario unico è senza dubbio una caratteristica e un vincolo da superare, soprattutto se si vuole intensificare l'uso della modalità ferroviaria. Non dobbiamo tuttavia ritenerlo come un neo posseduto solo dal nostro Paese o come una condizione di minore sicurezza.

In proposito è utile la tabella comparativa tra le reti più estese dell'Unione Europea di cui alla tavola 7, la quale mette in evidenza come in Svezia, Spagna, Austria, Italia, Germania, Svizzera e Francia i relativi sistemi ferroviari abbiano una percentuale di binario unico elevata; l'Italia si pone nella media. Per quanto concerne poi la sicurezza sul binario unico, è opportuno ricordare che i dati in possesso non denunciano un maggior tasso di incidentalità rispetto alle linee a doppio binario.

Ritengo che tra la serie di critiche ingiustificate rivolte al mio Dicastero e al Governo in quest'occasione una senza dubbio sia inconsistente: quella, in particolare, che addebita una maggiore attenzione agli assi ferroviari principali, cioè a quelli dell'Alta capacità/Alta velocità, a scapito degli assi secondari. In questo caso penso sia utile ricordare che la rete ad Alta velocità/Alta capacità (un progetto, come ho detto in precedenza, nato negli anni Ottanta e condiviso in tutte le legislature degli ultimi decenni) è in fase di realizzazione da più di quindici anni e quindi le risorse destinate a questo progetto seguono un'evoluzione di crescita lineare, non comparabile con gli interventi di potenziamento e manutenzione della rete storica.

Inoltre, le fonti di finanziamento per la rete Alta capacità/Alta velocità e per la rete storica sono nettamente indipendenti e non è possibile effettuare alcun trasferimento dai distinti capitoli di spesa. È invece misurabile l'evoluzione del volano di risorse dedicate alla rete storica nelle ultime legislature, cioè negli anni dal 1997 al 2004. Ebbene, tale analisi (come è mostrato nella tavola 8) evidenzia i seguenti dati: dal 1997 al 2004 si è passati da 1.171 a 2.439 milioni di euro, quindi gli investimenti sono raddoppiati. Si evidenzia inoltre che 6.466,5 milioni di euro sono stati spesi per opere e tecnologie in quattro anni e mezzo, dal 1997 al giugno 2001, e 7.600,5 milioni di euro sono stati spesi per opere e tecnologie dal giugno 2001 ad oggi.

In conclusione, analizzando le fasi, leggendo gli sfasamenti temporali ed entrando nel merito delle difficoltà progettuali, senza dubbio – da tecnico quale io mi sento – scatta un senso di rabbia per non avere realizzato, dal 1983 o dal 1986 ad oggi, il raddoppio dell'intera tratta Bologna-Verona. In realtà, in ventidue anni sarebbe stato possibile realizzare almeno tre volte questo raddoppio, lo dico da tecnico.

L'analisi fatta, anche se supportata da motivazioni che testimoniano l'attenzione dimostrata dal Dicastero e dal Governo in questi anni sul tema della sicurezza, non può in alcun modo lasciarci sereni. Uno stato di assuefazione ci farebbe cadere, purtroppo, in una viziata logica burocratica, che dimentica che un Governo e i suoi Ministri sono attori e artefici di un segmento decisionale di un programma di ampio respiro qual è

quello legato all'ammodernamento organico di una complessa e difficile rete ferroviaria. Sì, artefici di un segmento temporale che rende chi lo vive responsabile anche di ciò che in passato si è fatto o non si è fatto, in quanto, nell'assumere la responsabilità di un preciso arco temporale di Governo, si devono identificare tutti i processi e tutte le strategie capaci anche di ridimensionare negatività o sottovalutazioni accumulate nel corso degli anni.

Ebbene, con questo spirito ho chiesto alle Ferrovie dello Stato di verificare la possibilità di contenere ulteriormente i tempi necessari per dare compiutezza al sistema di controllo marcia treni (SCMT) sia sulla tratta Bologna-Verona sia sulle altre tratte ancora non supportate da tale sistema.

Ho chiesto altresì di accelerare le fasi di sperimentazione del sistema di supporto alla condotta treni (SSC), prima descritto, al fine di iniziare quanto prima la fase di installazione su quei chilometri di linea sprovvisti dei sistemi per la riproduzione a bordo delle informazioni di sicurezza ricorrendo anche, se necessario, a possibili ridondanze e ausili soprattutto su quelle linee in cui è in corso il processo di transizione verso le nuove tecnologie.

Ho chiesto infine anche di verificare se ricorrono le condizioni per contenere i tempi di completamento delle opere di raddoppio della tratta Bologna-Verona. In tale richiesta ho anche assicurato che, come avvenuto finora, non sarà in alcun modo ridimensionato il *budget* destinato alla sicurezza. In proposito colgo l'occasione per ricordare che in questi anni le risorse assegnate alle Ferrovie dello Stato e a spese per tecnologie e sicurezza non hanno mai subìto ridimensionamenti, anzi hanno avuto un sostanziale incremento, pari al 250 per cento su base 1999.

Questa mia relazione ha voluto essere un contributo alla conoscenza, ha voluto essere un approccio laico ai problemi e vuole necessariamente prospettare i fatti come sono avvenuti, perché i fatti da soli danno contezza di come si è operato e di quanto si intenderà fare.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro, professor Lunardi, per la sua esposizione introduttiva.

Procediamo ora con le domande dei colleghi. Mi sono avvalso della discrezionalità di organizzare i lavori secondo quanto abbiamo concordato all'inizio. Invito tutti i colleghi ad uno scrupoloso rispetto dei tempi concordati (cinque minuti).

GIBELLI *(LNFP)*. La ringrazio, signor Presidente, cercherò di attenermi alle sue indicazioni, in particolare a quella di rimanere entro i cinque minuti di tempo previsti.

Ringrazio innanzi tutto l'onorevole Ministro di essere qui con noi e lo ringrazio sentitamente per la relazione che ha esposto. Ritengo che sia una relazione assolutamente completa e condivisibile e nel taglio del suo intervento si nota ancora una volta il pragmatismo a cui lei ci ha abituato in questi anni nell'affrontare i problemi. Non interverrò quindi sulle

dinamiche dell'incidente, perché ciò compete a chi ha la responsabilità di far luce su di esso.

Vorrei fare solo alcune brevissime considerazioni in merito al rapporto esistente – e questo è un elemento che a lei è sicuramente utile – tra il Parlamento e le società che oggi hanno la responsabilità (mi riferisco a Trenitalia e a RFI) di mettere la ruota sul binario – mi si passi l'espressione – e di tutto quanto lei oggi ha elencato. Signor Ministro, lei ha firmato la legge di riforma che prende il suo nome; si tratta di una riforma straordinaria: gli investimenti e le procedure che sono state adottate con i suoi provvedimenti hanno rivoluzionato tutto il comparto delle infrastrutture.

Rispetto a quanto lei ha fatto in questi tre anni e che ha richiamato nella sua esposizione ora però si sta verificando qualcosa. Nel corso di alcune audizioni, mi riferisco ad esempio all'ultima audizione di Trenitalia in Commissione trasporti, a circuito televisivo chiuso perché evidentemente era un'audizione assolutamente informale, abbiamo registrato una distonia tra tutto lo sforzo che ha fatto il Governo e in particolare il suo Dicastero per quanto riguarda i trasporti e le relazioni presentate da queste società anche in ordine alla sicurezza. C'è una differenza rispetto al suo pragmatismo ottimista che, analizzato il problema, trova una serie di soluzioni (oggi la relazione ha questo spirito, almeno nella mia interpretazione), e una visione quasi sganciata dalla realtà di tutta una serie di problematiche che riguardano il settore dei trasporti in ordine alla sicurezza, al servizio, alle pulizie dei treni, che pare rientri all'interno di un calderone statistico di numeri che poi non corrispondono alla realtà.

Dico questo perché spesso in questi anni, al di là degli incidenti, abbiamo notato che si fa fatica ad individuare le responsabilità, che invece ci sono, e mi auguro vengano individuate in questo caso. Questa struttura societaria che, al di là delle indicazioni del Ministero, al di là del ruolo che lei bene ha sottolineato, è secondo noi l'ultimo pachiderma d'Italia che poco si adatta alle indicazioni di efficienza, efficacia e rinnovamento societario che lei anche oggi ha richiamato; questa struttura a nostro avviso è il reale responsabile di quanto oggi sta accadendo.

Consentitemi una battuta: sono tre anni e mezzo che in Commissione sentiamo dire che dopodomani ci sarà il famoso treno Minuetto, una tipologia di treno moderno che verrà posto al servizio di tutti i pendolari accaniti, con i ferrovieri, con il personale di bordo con tutti gli assessori regionali – il caso della Lombardia di ieri è emblematico, e non solo quello – e ma non lo abbiamo ancora visto.

L'efficienza e l'efficacia cui lei faceva riferimento vale probabilmente per quel segmento di cui lei ha responsabilità, che riguarda l'attivazione di una serie di processi, ma in altri segmenti, almeno nella mia esperienza, negli ultimi anni ciò non avviene. Ritengo pertanto che l'indicazione sia quella di definire un percorso perché la società si rinnovi davvero e si vedano facce nuove anche davanti a queste Commissioni riunite. A volte purtroppo alcuni parlamentari si accaniscono contro di lei e quando poi politicamente si trovano di fronte a queste società hanno un

atteggiamento diverso. Mi auguro che ciò non accada, che tutti gli interventi dei colleghi successivi al mio siano costruttivi, perché il tempo dei due pesi e delle due misure è finito, perché credo sia sbagliato da parte del centro-sinistra adottare un atteggiamento morbido nei confronti delle società e un atteggiamento invece quasi maleducato nei suoi confronti.

Concludo con una provocazione: dato che c'è bisogno di risorse e di tempo, la invito, signor Ministro, ad utilizzare i fondi per la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina alla sicurezza ferroviaria. Probabilmente in questo modo si renderà un servizio anche alla Sicilia e alla Calabria, che chiedono il rinnovamento della propria rete. Il ponte sullo stretto di Messina è un'opera a mio modesto parere sproporzionata rispetto alla esigenze, mentre le risorse relative sono adeguate per un rinnovo delle ferrovie nel senso della sicurezza.

* PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Gibelli. Rinnovo a tutti l'invito a rispettare i tempi concordati.

* DONATI *(Verdi-U)*. Signor Presidente, vorrei partire da una considerazione: quando il ministro Lunardi si è recato sul luogo del disastro, riporto quanto scritto da un'agenzia di stampa, purtroppo ha detto soltanto – affermazione che è stata poca fa rettificata – che tutti erano responsabile tranne lui, perché grazie alla legge obiettivo finalmente si erano sbloccate le opere della tratta Bologna-Verona. Fa piacere ascoltare oggi il Ministro affermare, invece che siamo tutti responsabili, ovviamente lui più di tutti nel momento in cui svolge questo ruolo.

Quello che emerge dai documenti che ci ha presentato e che conoscevamo perfettamente è che quest'opera indispensabile di adeguamento di una tratta internazionale è ripartita nel 1998, quindi evidentemente chi l'ha preceduta non è stato soltanto a guardare, come lei ha dichiarato, e che poi sono seguiti i normali finanziamenti, le normali procedure. Quindi, la legge obiettivo in questo caso non funziona o, come ritengo, in realtà non è stata applicata a questa tratta. Infatti, su 846 milioni di euro 600 erano già stati reperiti. Nel corso di questi tre anni, come correttamente ricordato dal Ministro, sono state erogate le risorse per completare questo raddoppio. Questi sono i numeri e queste le politiche; tutte le polemiche fatte, veramente in modo inopportuno e falso in quel momento, sono fuori luogo.

La prima domanda che vorrei fare è la seguente. Il Ministro ha detto di aver chiesto alle Ferrovie, perché questa è un opera che doveva essere completata nel 2006 e adesso in questo documento si parla anche del 2008, se è possibile anticipare sia il sistema di controllo tecnologico per migliorare subito la sicurezza in una tratta a binario unico che sopporta treni pendolari, treni merci e treni internazionali, sia i cantieri. Aspettiamo ancora una risposta, signor Ministro, ed è questa la domanda che le voglio fare. Lei non può venire qui a dirci che ha chiesto e che non sa cosa risponderci. Credo che sia una priorità ovvia mettere in moto tutte quelle azioni positive per far sì che vi sia una rapida implementazione delle tec-

nologie e una rapida conclusione dei cantieri. Lei non ha fornito risposte sul punto.

Inoltre, lei, signor Ministro, ha usato una espressione che condivido sul piano teorico ma che non corrisponde poi alle sue politiche e a quelle del suo Governo. Lei ha affermato che sarebbe assurdo investire in modo diseguale sull'alta velocità o sull'alta capacità – ognuno la chiami come preferisce – e sulle linee complementari perché queste fanno parte, insieme ai nodi, di un'unica rete che funziona se globalmente è ben integrata. Peccato che i numeri e le strategie adottate dal suo Governo non vadano affatto in questa direzione e glielo dimostro brevemente.

Partiamo innanzi tutto dal contratto di programma 2001–2005 degli investimenti ferroviari, che nell'ottobre 2003 è stato correttamente rivisto dalla RFI sulla base delle sue richieste, dei nuovi inserimenti nella legge obiettivo (la famosa delibera CIPE del 2001, che conosciamo tutti) e dell'adeguamento reale dei costi a opere effettivamente progettate e di cui magari è cominciata anche la realizzazione ma che purtroppo costano sempre più rispetto alle previsioni. Ebbene, da 105 miliardi di euro di investimenti – sto citando testualmente il contratto di programma vigente, approvato anche dal CIPE, oltre che ovviamente da lei – il costo complessivo delle opere passa a 147 miliardi di euro. Di questi, 42 miliardi di euro sono per l'alta velocità tradizionale: la Torino-Milano-Napoli, la Milano-Venezia e la Milano-Genova. Le nuove aggiunte che lei ha richiesto sono pari a 42,6 miliardi di euro per altre tratte ad alta velocità, come la Salerno-Reggio Calabria – connessa non a caso al progetto del ponte sullo Stretto, altrimenti questo non sta in piedi sul piano anche della logica, che da solo costa 22 miliardi di euro – e un'accelerazione della realizzazione del valico Torino-Lione o del valico del Brennero. Risulta quindi molto anomalo che invece agli investimenti a nord di Milano per la direttrice AlpTransit verso la Svizzera destiniamo pochissime risorse per l'adeguamento di una rete che sta per arrivare in Italia nei prossimi anni e che è effettivamente in fase di realizzazione. Quindi, su 147 miliardi di euro totali, come risulta dai dati, ben il 60 per cento è destinato all'alta velocità.

Si potrebbe dire, come voi sostenete, che l'alta velocità tradizionale è stata tolta dal bilancio dello Stato ed è stata affidata all'ISPA. Questo è vero ma ovviamente si tratta di un debito futuro, come ha registrato la Corte dei Conti, che dal 2008 evidentemente esploderà sul bilancio dello Stato. In ogni caso, togliamo pure i relativi 42 miliardi di euro e togliamo i 12,5 miliardi di investimento già disponibili; arriviamo alla conclusione che, sulla base delle risorse assegnate in ogni legge finanziaria, e che vengono continuamente tagliate – nella legge finanziaria 2004 avete giustificato tutto ciò dicendo che l'alta velocità è attribuita all'ISPA –, facendo i conti senza l'alta velocità tradizionale, tra rimodulazioni, definanziamenti, rifinanziamenti (ci sono tagli continui, a partire dall'ultimo di 280 milioni di euro rispetto alla manovra del taglio delle tasse) voi destinate alla rete storica, ad essere molto ottimisti, 3 miliardi di euro all'anno. Se il suo piano ha bisogno ancora di 93 miliardi di euro per essere realizzato lei

allora impiegherà 31 anni per fare tutti gli investimenti che ha promesso nella legge obiettivo. Questi sono i fatti e non le promesse di cui parlavate a «Porta a Porta»!

Le richieste allora sono due. Dovete aumentare le risorse per la rete storica, che invece vengono sistematicamente tagliate nelle ultime tre manovre finanziarie. In secondo luogo, a mio giudizio bisogna rivedere questo inutile e faraonico piano di investimenti, selezionando autenticamente le priorità, i raddoppi, i nodi e le tecnologie.

PRESIDENTE. Senatrice Donati, lei ha già parlato per sette minuti.

DONATI *(Verdi-U)*. Signor Presidente, conosco il suo rigore e il suo rispetto per i tempi. Vorrei fare un ultima domanda.

PRESIDENTE. Ma proprio l'ultima.

DONATI *(Verdi-U)*. Presidente, la pregherei di essere garbato.

PRESIDENTE. È lei che non è garbata con me, senatrice Donati. È lei che non sta rispettando i colleghi e la Presidenza. Abbiamo stabilito una durata di cinque minuti per intervento e lei è già intervenuta per sette minuti.

DONATI *(Verdi-U)*. Signor Presidente, abbiamo appena espresso un parere sul terzo schema di *addendum*.

PRESIDENTE. Il parere che abbiamo espresso sullo schema di *addendum* è molto chiaro.

DONATI *(Verdi-U)*. Questo terzo schema di *addendum* assegna alla rete ordinaria 6,7 miliardi di euro; è esclusa l'alta velocità per effetto dell'affidamento all'ISPA. Ciò che però non torna è che la legge finanziaria 2004, che stabilisce gli stanziamenti utilizzati da questo *addendum*, prevede invece solo 2,7 miliardi di euro, tra cui, voglio ricordarlo ai colleghi, vi sono gli sono interessi intercalari che le Ferrovie dello Stato comunque pagano a ISPA per il debito dell'alta velocità. Di questi 6,7 miliardi di presunti investimenti, che in realtà non ci sono, perché ce ne sono meno della metà, che cosa si fa davvero? E tra questi, gli investimenti sulla sicurezza che il ministro ha citato – l'SCC o il sistema controllo treno – avranno una priorità assoluta, saranno davvero realizzati o slitteranno, come temo, ad anni futuri?

PEZZELLA *(AN)*. Signor Presidente, dovendo scegliere tra il bicchiere mezzo pieno e il bicchiere mezzo vuoto devo dire che in questo caso il bicchiere è proprio completamente vuoto, quantomeno ce lo hanno lasciato vuoto. Caro Ministro, nel periodo Cimoli (1997-2004) abbiamo avuto due piani di impresa (1997-2000 e 1999-2003) le cui previsioni

in materia di crescita della produzione e dei ricavi del traffico sono fallite costantemente. L'unico obiettivo che si è conseguito è la riduzione del numero dei lavoratori e del costo del lavoro. Questo è un dato sul quale quindi dovremmo fare molti ragionamenti e che dovremo chiaramente affrontare con il *management* attuale dell'azienda, al quale rivolgeremo alcune domande legate anche alla gestione della stessa, di ciò che ha trovato al suo arrivo e delle prospettive future. Approfitto dell'odierno occasione per chiedere ai due Presidenti delle Commissioni riunite di esaudire una richiesta di audizione dei sindacati delle Ferrovie proveniente da tutte le parti politiche.

L'incontro di oggi nasce purtroppo da un evento che ha colpito tutta la Nazione e che in parte ha dimostrato che sulle Ferrovie c'è certamente molto da fare, soprattutto in una tratta che in effetti mostrava *deficit* di gestione e di sicurezza, come dimostrato dal recente incidente. E' chiaro che oggi il sistema di controllo della marcia dei treni, partito nel 2003 e che dovrebbe concludersi nel 2008, sia in relazione al materiale rotabile che all'infrastruttura, si caratterizza per la presenza di due percentuali. Per quanto concerne l'infrastruttura, tale sistema copre il 25 per cento dell'intero settore; per quanto riguarda invece il materiale rotabile, copre il 9 per cento. Ciò significa che questo sistema purtroppo slitterà oltre il 2008. Inoltre ricordo che il suo insediamento sulla tratta Bologna-Verona è previsto per il 2005 e quindi dovrebbe iniziare quest'anno. È notizia di ieri che sulla tratta coinvolta dall'incidente ferroviario, il sistema di marcia sarà regolato soltanto a senso unico, escludendo quindi i treni merci e gli Eurostar, creando soltanto incroci per i pendolari.

La Commissione trasporti della Camera si è riunita molte volte per discutere della gestione della rete ferroviaria e ha svolto una serie di audizioni sul problema della sicurezza. È stata presentata anche una risoluzione sul tema della sicurezza, ancora in discussione, ma mentre si continua a discutere purtroppo si verificano gli incidenti.

Rispetto al rapporto con l'Europa, le Ferrovie italiane hanno il più basso indice di incidentalità. Ciò però non è sufficiente. Purtroppo da anni – ecco perché parlavo del bicchiere mezzo vuoto – stiamo ammodernando un sistema ferroviario vecchio di settant'anni. È stato costruito oltre settant'anni fa collegando le varie Regioni del Paese e oggi questo non basta più. Oggi occorre ragionare attentamente sulla spesa globale e su come vengono gestiti i cantieri, anche in termini di occupazione, sotto occupazione e lavoro nero. Non dobbiamo dimenticare infatti che oltre ai lavoratori che viaggiano esistono quelli che lavorano per le Ferrovie e sono sottopagati e sfruttati dalle aziende; pertanto non sarebbe sbagliato effettuare un controllo su questo fronte.

Il problema del quale ci stiamo occupando oggi è certamente di grande rilevanza poiché investe il Paese e le politiche adottate in passato. Esso però deve guardare al futuro, verso il quale dobbiamo indirizzare il nostro lavoro, soprattutto in un settore in cui la liberalizzazione, ormai imminente, e l'obiettivo di dare circa 100 concessioni a società ferroviarie potrebbe portare ad una *deregulation* capace di compromettere l'assetto

attuale. Occorre tenere conto del fatto che mentre nella liberalizzazione del traffico aereo non esiste il problema dei binari nei cieli, i treni debbono viaggiare sui binari e quindi devono avere regole e tempi certi, ma soprattutto un organismo capace di coordinare, controllare e regolare l'intero sistema.

Vorrei ricordare che è stata presentata una proposta di legge, a firma mia e di altri colleghi, per l'istituzione dell'autorità di regolazione del trasporto, sulla quale intendiamo chiedere al Parlamento di aprire un dibattito perché all'incidente occorso il 7 gennaio, che mi auguro sia l'ultimo, bisogna trovare delle risposte.

PASETTO *(MARGH-U)*. Desidero partire dalla premessa fatta dal Ministro in apertura di seduta: ci sentiamo tutti responsabili. Assumiamo questa affermazione come postulato del ragionamento che stiamo svolgendo. Inviterei però il Ministro, e soprattutto i colleghi della maggioranza – ma non voglio certo fare polemiche – a guardare attentamente la tavola numero 6, contenuta nel documento consegnato dallo stesso Ministro. Da questa tavola si evince lo sforzo compiuto a partire dal 1996 fino al 2001 per ridurre drasticamente il numero degli incidenti: vi è stato un crollo del 50 per cento. In realtà oggi ci troviamo di fronte ad una situazione che si ripete, soprattutto considerando la tratta Palermo-Messina. Ma rispetto a ciò non criminalizzo nessuno, anche se vi sono delle responsabilità. Invito però il Ministro e la maggioranza a non aprire il fronte delle polemiche, che non ci porterebbe da nessuna parte, ma a considerare le responsabilità del Ministero, anche se ha poteri incisivi ma ridotti (come ha detto in conclusione il Ministro), del Parlamento e del gestore, di cui rischiamo di ignorare le specifiche responsabilità.

Svolgo questa considerazione perché sui problemi della sicurezza – e ormai siamo quasi a fine legislatura – abbiamo annoiato i presidenti delle Commissioni competenti anzitutto sollecitando l'indagine conoscitiva sul trasporto aereo, che certo ha dato qualche risultato ma prima purtroppo ci sono state alcune vittime; in un secondo momento proponendo un'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario. In proposito ho ritrovato una lettera del 2002 rivolta al presidente Romani – lo dico per sottolineare le responsabilità del Parlamento – per l'avvio di un'indagine conoscitiva sul problema della sicurezza nel trasporto ferroviario. Non si può assistere al fatto che in questo Paese, nonostante la richiesta di indagini conoscitive da svolgersi nel rispetto della funzione e del ruolo della magistratura e del pluralismo radiotelevisivo (ricordo le accuse che ieri sera ci sono state rivolte), il Parlamento continui ad ignorare l'esistenza di tale questione. Approfitto pertanto di questa occasione per sollecitare nuovamente – ho qui la lettera del 2002 con la quale si chiedeva l'apertura di un'indagine conoscitiva dopo l'incidente avvenuto nella tratta Palermo-Messina – un'indagine sul trasporto ferroviario. Anche le richieste dell'onorevole Pezzella partono da lì. Il vero problema è che non si dà valore al ruolo del Parlamento. Le informazioni sono sempre utili per conoscere la situazione ma

esiste una questione di fondo e la collega, senatrice Donati, ha fornito cifre e riferimenti.

Non nego l'utilità dell'ammodernamento di questo Paese e del raggiungimento degli obiettivi dell'alta velocità. Fornisco ora un dato relativo al 2004 in cui sono stati spesi complessivamente 6,4 miliardi di euro in infrastrutture ferroviarie, di cui ben 4 sono stati destinati all'alta velocità (che rappresenta un decimo della rete) e 2,4 ai restanti nove decimi. C'è uno squilibrio, questo è il punto su cui ragionare. Vi è uno squilibrio rispetto a quanto si investe e a come si procede in quella direzione e il resto della rete che in questo Paese non è soltanto rappresentato dalla tratta Bologna-Verona, che pure è un asse trasportistico fondamentale per il nostro Paese, ma anche e soprattutto dalle reti minori; le tante reti minori quali, ad esempio, quelle del Mezzogiorno. Già in passato abbiamo sollevato tale questione; su di essa attendiamo la risposta e, soprattutto, una disponibilità del Ministero a rideterminare le condizioni di equilibrio perché questa è la potestà propria del Ministero e questo è uno dei punti centrali.

In secondo luogo, il Ministro mi sembra abbia accennato al servizio di vigilanza sulle Ferrovie dello Stato costituito con il decreto del Presidente della Repubblica n. 202 del 1998. Anche su tale questione il Ministro dovrebbe essere più preciso. Dovrebbe cioè farci sapere se questo servizio è stato attivato, in che modo, come funziona, che tipo di risultati ha fornito.

Un'ulteriore questione che vorrei porre è quella relativa alle risorse destinate alla sicurezza. Sappiamo benissimo, signor Ministro, che con le finanziarie passate, ma soprattutto con quella di questo anno, le risorse destinate alla sicurezza sono state ridotte e mi riferisco alla sicurezza in generale. Lei fa cenno a ciò che è accaduto rispetto ai risultati in parte positivi. Non vorrei in questa sede introdurre l'argomento relativo alla sicurezza sulle nostre strade. Come opposizione abbiamo contribuito in modo costruttivo alla revisione del codice della strada ma sappiamo che il tema della sicurezza in generale, in modo particolare in questo momento per le ferrovie, ha subito dei tagli. Questa è la sostanza. Tali tagli hanno colpito soprattutto le tratte marginali, cioè il 90 per cento della rete del nostro Paese.

Vorrei, inoltre, sapere a che punto è la costituzione dell'Agenzia nazionale della sicurezza del trasporto prevista dal Piano generale dei trasporti. Non ho bisogno di enfatizzare la situazione dal momento che parlano i fatti. La perdita di sicurezza – ciò vale per il trasporto aereo e per qualsiasi altro tipo di trasporto – in particolare in questo momento fa perdere credibilità alle Ferrovie dello Stato.

Infine, voglio sottolineare che vi è un di più di Stato proprio quando si procede verso il processo di liberalizzazione. In queste condizioni non siamo e non saremo in grado di attuare tale processo.

BRUTTI Paolo *(DS-U)*. Signor Presidente, non so se in genere sono reputato maleducato nei confronti del Ministro; può darsi. In questa occasione devo ammettere che, almeno all'inizio del suo ragionamento, l'as-

sunzione di responsabilità fatta dal Ministro mi ha colpito. Anch'io mi sento responsabile, naturalmente non quanto lui ma in quota parte per quello che posso rappresentare. Vediamo allora cosa si può fare insieme.

Ascoltando, però, il resto della relazione illustrata dal Ministro è nata in me una preoccupazione che ora voglio esplicitare. Egli afferma che si è fatto il massimo che si potesse in termini di disegno di rete generale, di infrastrutturazione, in termini di sicurezza e di snellimento della legislazione esistente. Egli, in sostanza, ha detto che più di così è difficile dire che si possa fare.

Questo ragionamento, svolto subito dopo il verificarsi di uno dei più gravi incidenti occorsi nella storia della nostra ferrovia, in Italia e in Europa, suona un po' – perdonatemi la battuta – come il ragionamento che faceva Don Ferrante durante la peste di Milano che dottamente, come ha fatto il ministro Lunardi, dimostrò a sé stesso che la peste non esisteva; non essendo né sostanza né accidente la peste non esisteva e naturalmente – scrive il Manzoni – morì di peste.

Siamo di fronte a questo problema: i morti ci sono, l'incidente si è verificato. Se avessimo fatto tutto il possibile mi troverei nella stessa situazione in cui mi trovo quando alcuni miei studenti affermano di aver studiato: io rispondo che spero che non sia vero, almeno la prossima volta potranno essere promossi; se, invece, avessero davvero studiato sarebbe un disastro.

Ammettiamo allora che non abbiamo fatto tutto il possibile e non avendolo fatto è giusto rimboccarsi le maniche per farlo ora in modo che questi siano gli ultimi morti da piangere; diversamente, dovremmo piangerne altri. In particolare, mi hanno colpito le parole di uno dei pendolari che, intervistato dalla televisione, ha chiesto: «Quando avranno rimesso in piedi la linea e rimonterò su questo treno sono sicuro che non mi capiterà di nuovo?»; un capostazione gli ha risposto che è probabile che gli capiterà di nuovo perché potrebbe succedere esattamente l'indomani. È chiaro a tutti in che condizioni stiamo vivendo? Questa è la risposta: può succedere domani mattina.

Tra le grandi macromisure, le indicazioni di potenziamento della rete e la rete e la sicurezza reali, i dispositivi reali ed il loro funzionamento ci deve essere una differenza che dobbiamo scoprire. Il fatto che viene detto che certi incidenti non possono accadere ed invece poi si verificano, vuol dire che non veniamo informati sufficientemente sullo stato reale delle cose.

Ieri sera è stato di nuovo mandato in onda il pezzo famoso della Gabanelli; è impressionante vederlo oggi! Sapete che a seguito della trasmissione di quel pezzo le Ferrovie, perché era stato infangato il loro nome, hanno licenziato i macchinisti e chiesto alla RAI 4 miliardi di risarcimento per danni? Penso che sia necessario riflettere su questi aspetti.

Voglio riferirmi ora ad alcune osservazioni mosse dagli altri colleghi. L'onorevole Pasetto chiedeva notizie in merito all'Agenzia sulla sicurezza. Affrettiamoci a costituirla, allora! Si tratta di un organo terzo che potrebbe dirci, in questi casi, cosa è successo. Se quando lo *shuttle* esplose senza un

apparente motivazione avessimo dato incarico di svolgere le indagini alla NASA, secondo voi cosa avrebbe risposto? È come chiedere all'oste se è buono il vino. Le Ferrovie diranno che tutto è stato fatto e che vi è stato certamente un errore umano; che, magari, i macchinisti non erano in forma e tutto è avvenuto a causa del fato. Siccome anche Zeus è sottoposto al fato, non c'è altro che si può fare.

Propongo di esaminare l'argomento da questo punto di vista. Si potrebbe verificare cosa si può fare per fare in modo che in futuro non si ripetano simili incidenti; dovremmo conoscere tutti gli elementi, quelli strutturali e quelli di investimento. Ad esempio, alcuni esperti affermano che il raddoppio è senz'altro importante ma non è a causa del mancato raddoppio che è avvenuto questo incidente. Anche da questo punto di vista, pertanto, attenuiamo la polemica perché non è questo il motivo che lo ha causato. È accaduto per altri motivi.

Il Ministro ha affermato che non è vero che in passato vi erano strumenti che sarebbero stati utili anche oggi. A me, invece, dicono esattamente quello che hanno detto al ministro Lunardi, cioè che dieci anni fa vi erano sistemi certamente primitivi ma che funzionavano meglio. Constatiamo, allora, se tutto ciò è vero o meno, non fidiamoci di quanto ci dicono.

Infine, mi chiedo come sia possibile non riuscire a comunicare con un treno che ha superato un semaforo rosso. Com'è possibile? Qualche tempo fa nei pressi di Roma accadde che un treno superò una decina di stazioni, forse a causa di un malore del macchinista; cercarono di inseguirlo a comunicare con chi era a bordo. E' vero che quel treno era probabilmente senza macchinista, ma in ogni caso non è stato possibile contattare nessuno. Ricordo che una ventina di anni fa l'allora Telecom si presentò alle Ferrovie dello Stato affermando che era in possesso di un sistema per dotare con poca spesa tutti i treni di un sistema di comunicazione sicuro. Adesso si afferma, invece, che il sistema di comunicazione bordo-terra lo si realizzerà tra cinque anni. Ciò non è possibile. Certamente vi è qualcosa sotto, forse non si sono messi d'accordo sulla società a cui affidare gli appalti. Dico esattamente ciò che penso.

Sarebbe importante se, dopo questo fatto e perché non se ne ripeta un altro dello stesso tipo, noi decidessimo di andare a vedere di persona la situazione ferroviaria reale, come ce l'ha fatta vedere quel *reporter* televisivo prima citato, che ha illuminato una galleria dicendo che lì avrebbero dovuto esserci le torce, le maschere antigas, i telefoni, mentre invece non vi era assolutamente niente.

Forse sarebbe necessario aprire un'inchiesta, un'indagine, costituire una Commissione per tradurre in fatti il ragionamento del Ministro, cioè che noi siamo corresponsabili. Per essere corresponsabili dobbiamo farci effettivamente carico di questi episodi, cercando di andare a vedere che cosa non ha funzionato.

Quanto alla sicurezza del trasporto aereo devo dire che in tal senso quanto accaduto con l'incidente di Linate un pochino è servito. Purtuttavia rispetto a chi anche allora ci diceva che il trasporto aereo italiano era

quello più sicuro del mondo non ci siamo accontentati, come del resto giustamente non si accontentavano i parenti di chi è deceduto in quell'incidente. Allora, anche in questo caso non dobbiamo accontentarci delle parole e cercare di realizzare fatti concreti; ciò significa istituire una commissione, una struttura terza che sovrintenda alla sicurezza e avviare un'indagine parlamentare che valuti dove è riposto quello che definirei «il demonio» che si mette in moto in questi casi producendo i disastri che conosciamo.

DE SIMONE Titti *(RC)*. Signor Presidente, desidero rivolgere al ministro Lunardi alcune domande.

In primo luogo vorrei sapere se lei, signor Ministro, è al corrente del fatto – e lo conferma – che sulla tratta Bologna-Verona, che pure è a un binario, fossero attivi tre sistemi di sicurezza diversi; nonostante questa situazione, le chiediamo perché sia stata modificata la segnalazione, portando il limite di pericolo da 1.500 a 50 metri.

Inoltre, perché si introduce la tecnologia dove già esiste e non dove si è carenti solo per ridurre il personale ed in particolare i macchinisti, peraltro sguarnendo le vetture del capotreno? Perché si vuole ancora diminuire il numero dei ferrovieri che fra l'altro è gia stato dimezzato e fino a che cifra si vuole arrivare e per quali motivazioni? Questo è per noi un punto fondamentale, giacché riteniamo che la sicurezza venga garantita dalla sinergia tra il fattore umano e quello tecnologico.

E ancora, perché vengono deregolamentate di continuo procedure e norme, creando incertezza, confusione e insicurezza al solo fine di far circolare comunque i treni?

Signor Ministro, addirittura si è proceduto a consentire l'agente unico su locomotori contro la stessa delibera n. 35 del 2001 di RFI. Noi riteniamo che sarebbe invece necessario introdurre un codice del ferro come quello della strada, affinché la sicurezza non sia in balia di decisioni che nulla hanno a che fare con essa, ma con problemi organizzativi o scelte di politica del personale.

Perché si continua ad introdurre la tecnologia definita «uomo morto», nonostante il Coordinamento nazionale delle ASL ne abbia sottolineato la pericolosità per il macchinista e quindi per tutti? Non solo si continua a tollerare, ma anzi si incentiva il lavoro straordinario ormai diventato ordinario. A quanto ammonta, signor Ministro, lo straordinario? Intende riportarlo ad un uso normale? Questa è un'altra questione di fondo; al riguardo riteniamo che l'orario debba essere adeguato alla sicurezza da garantire ed è sinceramente assurdo che ci sia una straordinaria espansione dell'orario straordinario, mentre dall'altro lato si continua paradossalmente a ridurre il personale. Si licenziano ferrovieri (4). Si sospendono ferrovieri perché denunciano le situazioni di insicurezza; evidentemente i ferrovieri non sono considerati una risorsa per le Ferrovie e per i cittadini in riferimento alla sicurezza. Dopo l'incidente di Crevalcore chiediamo con forza il reintegro di questi ferrovieri come segnale per i cittadini e per i ferrovieri del-

l'attenzione che verrà data alla sicurezza. Lei, signor Ministro, rispetto a tale questione che cosa intende fare?

Le esternalizzazioni e la privatizzazione di parti inerenti la sicurezza, ad esempio le manutenzioni delle linee, non sono a suo avviso una causa dell'abbassamento del livello di sicurezza? Guardiamo ad esempio al caso dell'Inghilterra. In proposito riteniamo necessario reinternalizzare questo settore e, altresì, che nei settori inerenti la sicurezza non vi debba essere personale precario, intermittente, per necessità di professionalizzazione, di conoscenze sul campo e di esperienza.

La divisionalizzazione e la societarizzazione interna alle Ferrovie non solo ha rappresentato un costo e una diminuzione dell'utilizzo del personale e una perdita di sinergie, ma le chiediamo anche signor Ministro, se non ritenga che sia stata e sia fonte di insicurezza. A causa della frammentazione, della disgregazione riguardo alle procedure, ai controlli e ai conflitti che si sono determinati riteniamo che occorra rivedere l'assetto della società Ferrovie dello Stato e la sua missione. Esiste un problema che riguarda le infrastrutture, ma questo è un altro capitolo. La sicurezza deve essere garantita su qualsiasi tipo di linea e con mezzi adeguati. Sarebbe tuttavia opportuno procedere nei limiti del possibile ad una separazione del traffico merci da quello viaggiatori per motivi funzionali, ma anche di sicurezza. Qual è la sua opinione in proposito, signor Ministro?

Non crede che nel settore dei trasporti riguardo alla sicurezza si debba passare da quella probabilistica, dall'insicurezza accettabile, dal ritenerla un costo, alla sicurezza intrinseca? 17 morti è un numero di vittime accettabile, signor Ministro?

CICOLANI *(FI)*. Anch'io subito dopo l'incidente, essendo stato il relatore del parere sul piano prioritario degli investimenti in questa legislatura per quanto riguarda questo ramo del Parlamento, mi sono chiesto se in qualche modo avessimo fatto il possibile per evitare che questi episodi si verificassero. Al di là della risposta che logicamente dobbiamo lasciare ad altri, voglio però riportare alcuni dati di analisi molto semplici, visto che qualche collega li ha richiamati a mio avviso in modo sbagliato. Infatti, senza alcuna polemica, ritengo che i fatti vadano sempre oggettivamente riportati.

Ho preso in esame il quinquennio 1996-2000 e il triennio 2001-2003 – potremmo aggiungere anche il 2004 che si evince dalla relazione del Ministro – nell'ambito dei quali in materia di alta velocità e di alta capacità abbiamo avuto investimenti che sono passati da una media di 900 milioni di euro negli anni 1996-2000 a 2,8 miliardi. Gli investimenti sono quindi triplicati anche per effetto della scelta compiuta attraverso l'ISPA, considerata la possibilità di implementare questo tipo di spesa. Sulla rete storica siamo passati da una spesa media di 1.300 milioni di euro nel periodo 1996-2000 ad una di 2 miliardi di euro l'anno, con un incremento di oltre il 50 per cento da quando al Governo del Paese vi è questa maggioranza. Quando si mette in discussione la volontà e la realtà fattuale posta

in essere dalle politiche attuate dal Governo, e ciò non è vero, va sottolineato e questi numeri stanno lì a confermarlo davanti a tutti.

Tuttavia non bastano i numeri perché all'interno di essi occorre capire se nelle priorità abbiamo tenuto conto della sicurezza in modo adeguato. Sempre per ragionare in termini concreti, ho analizzato come simbolo del sistema della sicurezza proprio quello di controllo della marcia del treno, che tra i vari sistemi è indubbiamente quello che si pone in prospettive più avanzate in tema di sicurezza. L'attuazione di questi sistemi fu promessa dopo l'incidente del 12 gennaio 1997 a Piacenza, ma i primi investimenti sono partiti nel 2002 e ciò va sottolineato. Con il finanziamento del primo schema di *addendum* al contratto di programma è stato sbloccato il programma dell'SCMT, cioè del sistema controllo marcia treni, e negli anni 2002, 2003 e 2004 sono stati realizzati: 1.087 chilometri (nel 2003); 1.759 chilometri (nel 2004) e per il 2005 sono previsti 3.185 chilometri. Si tratta di iniziative già previste, in corso di realizzazione ed il completamento del programma è previsto per il 2007. Quindi dal 1997 al 2002 non è stato fatto nulla se non prevedere 5 anni per la messa a punto e la realizzazione del programma, laddove noi abbiamo iniziato nel 2002 e prevediamo che il programma sarà completato nel 2007.

Mi sembra che questo rappresenti francamente un buon risultato anche se bisognerà analizzare comunque sull'altra parte della rete – si tratta pur sempre di 6.000 chilometri in cui non viene realizzato l'SCMT – come si intenda attrezzarla. Voglio ricordare ancora che proprio nell'ambito dell'ultimo Piano prioritario degli investimenti – il cui parere è stato firmato lo scorso 15 dicembre 2004, quindi poche settimane prima dell'incidente – un miliardo e cento milioni di euro sono stati destinati per la prima volta (oltre ai 535 milioni di euro finalizzati alla manutenzione e ai programmi di implementazione tecnologica prevista sui 4,7 miliardi della rete storica) in modo straordinario alla realizzazione del sistema *upgrading* della rete.

Questo è quello che abbiamo fatto, per cui l'analisi retrospettiva sui comportamenti del Governo e delle Commissioni parlamentari è confortevole, perlomeno sul livello di attenzione. Poi non sarà stato sufficiente, non è mai sufficiente, quindi dobbiamo fare di più, ma di attenzione ne abbiamo messa tanta.

Cosa fare, allora? Sono d'accordo con il collega Brutti, dobbiamo dialogare con i macchinisti, con tutto il sistema ferroviario. Ci sono proposte di provvedimenti da assumere nell'immediato, per esempio, come si faceva prima, limitare i punti di convergenza e quindi fermare i treni prima delle stazioni. Non è il caso, in mancanza e in attesa di sistemi nuovi, di riportare in auge sistemi più sicuri che venivano utilizzati in passato?

Siamo in un momento di cambiamento del sistema ferroviario e dobbiamo guardare avanti. Abbiamo approvato pochi mesi il provvedimento per l'attuazione delle direttive comunitarie 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria, compresa l'Autorità per la sicurezza. Tale organismo non può essere visto all'interno di RFI; deve essere indi-

pendente e non dobbiamo aspettare il 2006 per istituirlo. Un segnale importante da parte del Ministero sarebbe anticipare il più possibile la formazione dell'Autorità. Infatti, stiamo liberalizzando il sistema ferroviario e siccome i sistemi di controllo marcia treno richiedono investimenti non solo sul sistema ferroviario, ma anche sui locomotori, dobbiamo stare attenti ai locomotori privati che interverranno sulla rete. Ripeto, non possiamo dare alle Ferrovie dello Stato il giudizio sul loro *competitor* e l'Autorità per la sicurezza deve essere istituita urgentemente.

Abbiamo perfetta conoscenza, anche per le audizioni che spesso svolgiamo, del fatto che sussiste una reale differenza tra quello che noi pensiamo di fare con i nostri programmi e quello che materialmente RFI riesce a fare. Signor Ministro, forse lei oggi non era in grado di darci tutte le risposte, però nel giro di poche settimane potrebbe illustrarci – ciò rappresenterebbe un segnale nei confronti del Paese – con perfezione documentale, sulla base di dati del Ministero e non delle Ferrovie, l'esatto stato di attuazione dei piani pluriennali per gli investimenti che noi approviamo.

PAGLIARULO *(Misto-Com)*. Signor Presidente, desidero in premessa del mio intervento associarmi alla richiesta di procedere ad un'audizione di tutti i sindacati.

Signor Ministro, si sa che la tratta sulla quale è avvenuto l'incidente è a binario unico, pur trattandosi di una linea molto importante. Sembra non ci fossero sistemi di sicurezza adeguati in grado di consentire di lanciare un allarme immediato e neppure, così almeno pare, il telefono di emergenza, tanto che, come abbiamo appreso dai giornali, vi è stato un disperato tentativo di avvertire il macchinista con il cellulare. Non c'erano inoltre sistemi di interruzione immediata della mobilità del convoglio e non solo i più complessi, come l'SCMT. Per questo la retorica sull'errore umano risulta particolarmente insopportabile. Che questo vi sia stato o meno, lo verificherà la magistratura, ma sembra incontrovertibile la mancanza di strumentazioni tecnologiche funzionanti, sia di vecchio tipo che di ultima generazione, in grado di garantire la sicurezza. La presenza della nebbia non può essere in alcun modo considerata una situazione di particolarità, essendo normale che in Val Padana vi sia la nebbia a gennaio.

Cosa è stato fatto subito, nell'immediato, per evitare il reiterarsi del rischio sulla tratta ferroviaria in questione? Oggi la sicurezza dei treni su quella linea ripristinata è o minore rispetto al momento del disastro?

La domanda successiva riguarda la quantità e la qualità degli investimenti negli ultimi quattro anni, nonché la politica delle infrastrutture. A noi pare che questa politica non abbia privilegiato il trasporto su rotaia e che, ove lo abbia riguardato, sia stata incardinata su un obiettivo di immagine, di visibilità, di remunerazione dell'investimento, invece che sull'obiettivo della massima sicurezza, che non può non essere il primo obiettivo. Solo una terzo della rete è a doppio binario ed è elettrificato.

Lei ha detto di essere molto attento alla sicurezza. Ieri ero a Bologna all'assemblea dei ferrovieri, nella quale è stato denunciato un dato spaventoso che vorrei lei verificasse: negli ultimi quattro anni sono morti in ser-

vizio trenta macchinisti, pari quasi all'1,5 per cento della categoria. L'altroieri si è suicidato, per i postumi di un trauma dal quale non si era mai ripreso, il signor Guerro, un macchinista di Ancona protagonista involontario di un sinistro ferroviario avvenuto l'anno precedente a Lavino. In Lombardia i quotidiani danno notizia della clamorosa protesta dei pendolari per l'inadempienza delle società ferroviarie e per le responsabilità della Regione Lombardia. È di circa un mese fa un incidente analogo a quello di Crevalcore, che ha avuto un esito molto meno drammatico per una serie di fortuite e fortunate circostanze, avvenuto a Palagianello.

Lei non ha detto che è in sperimentazione il macchinista unico, con o senza la tecnologia del pedale di sicurezza, il cosiddetto «uomo morto». Dati i limiti strutturali attuali, essa aumenta i pericoli e perciò, anche in conseguenza delle sue parole, propongo che tale sperimentazione venga immediatamente interrotta.

Signor Ministro, anche se lei ritiene la critica inconsistente, penso anch'io che si sia privilegiato lo sviluppo, pur importante, dell'Alta velocità a discapito di un sistema di rete armonico, a fronte di una situazione della rete ferroviaria di gran parte del Paese, in particolare nel Mezzogiorno e nelle isole, che è paragonabile a quella degli anni Cinquanta.

Signor Ministro, perché si prevede oggi l'avvio dei lavori del ponte sullo Stretto di Messina quando, a parità di priorità, è del tutto evidente che occorrono investimenti per l'adeguamento di una rete che, in termini di efficienza e sicurezza, è largamente sottodimensionata?

Posso rompere un *tabù*? Possiamo cominciare a chiederci se la privatizzazione delle Ferrovie dello Stato ha aumentato o meno il tasso di sicurezza in ferrovia? Alla logica del servizio pubblico si è aggiunta o in parte sostituita la logica del *business*? Non solo, le relazioni interne ai vari pezzi delle ex Ferrovie dello Stato stanno precipitando. Fioccano i provvedimenti disciplinari. Si è già parlato del gravissimo licenziamento, alcuni temono, io tra questi, per rappresaglia, dei quattro ferrovieri che avevano partecipato alla trasmissione «Report». Si può revocare tale licenziamento? Si può dire basta a questa pratica pesante nei confronti della categoria?

Sono ricorrenti le denunce dei lavoratori sulla mancata manutenzione del materiale rotabile. Insomma, c'è una situazione grave per la sicurezza, insoddisfacente per l'efficienza, non condivisibile sul piano delle politiche infrastrutturali.

Signor Ministro, lei ci ha detto che molti problemi saranno risolti nel 2005, nel 2006 e negli anni successivi, ma lei è Ministro dal 2001 e non ci ha detto prevalentemente cosa è stato fatto, ma cosa si farà. Io ero un ferroviere e penso di poter affermare che lo stato reale delle ferrovie è molto diverso dal modello che lei ci ha descritto. Condivido la proposta del senatore Brutti di dar vita a una Commissione d'inchiesta per affrontare il problema.

Per queste ragioni, signor Ministro, noi Comunisti italiani non chiediamo soltanto che si appurino le responsabilità dei dirigenti in merito al gravissimo incidente di Crevalcore e che se ne traggano le conseguenze,

ma chiediamo anche altro. Lei ha detto che sente il carico di responsabilità per non aver potuto evitare ciò che è avvenuto. Ma se sente davvero tale responsabilità, che a nostro avviso deriva da una politica delle infrastrutture sbagliata, che ha messo in secondo ordine la sicurezza, ma che esiste comunque, non fosse altro come responsabilità oggettiva, non le sembra, signor Ministro – c'è peraltro un precedente – che lei dovrebbe dimettersi? Questa è la richiesta dei Comunisti italiani.

DE LAURENTIIS *(UDC)*. Signor Presidente, ho ascoltato con grande attenzione la relazione del Ministro, che ha fornito dati, cifre e tempi di attuazione dei diversi interventi sicuramente utili a capire lo sforzo messo in campo in questi anni.

Devo dire con franchezza che le parole del Ministro mi confortano nell'idea che ho del ruolo attento svolto in questi anni dal Governo sul versante della modernizzazione del sistema ferroviario italiano sia in termini di adeguamento delle infrastrutture, sia per quanto riguarda gli interventi di messa in sicurezza e le risorse ad essa destinate. Le parole del Ministro mi rafforzano altresì nella mia opinione sulle competenze gestionali, che riguardano anche la tragica vicenda di cui ci stiamo occupando.

Proprio questo, a mio avviso, è il momento per svolgere una riflessione sul sistema ferroviario nel suo complesso (credo sia questo il filo conduttore che lega gli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto), di fronte a due elementi importanti: da una parte, il crescere delle emergenze nel mondo ferroviario, con il ripetersi di una crescente incidentalità; dall'altra, un diffuso malcontento che abbiamo visto esplodere in questi anni e negli ultimi mesi anche con forme evidenti di protesta e manifestazioni pubbliche, riportate sui mezzi di informazione, soprattutto per quanto riguarda alcune linee del trasporto ferroviario destinate ai pendolari, che denotano elementi di criticità.

Dobbiamo chiederci se siamo ancora convinti che il sistema così com'è sia in grado di rispondere a quella che lei, signor Ministro, ha definito una struttura portante della mobilità del nostro Paese. Dobbiamo domandarci se l'attuale organizzazione delle Ferrovie dello Stato sia in grado di sovrapporre in maniera precisa e puntuale domanda e offerta di trasporto, se riesca ad essere, appunto, struttura portante di un processo di modernizzazione complessivo, con evidenti implicazioni e forti riverberi sulla capacità di sviluppo del settore produttivo e industriale, sul trasporto merci e sulla competitività. E' un tema centrale, rispetto al quale vorrei capire meglio cosa si sta facendo. Anche nella recente audizione dell'ingegner Catania presso la Commissione trasporti della Camera è emerso che questi sono gli interrogativi centrali che dobbiamo porci.

Tutto ciò, poi, ha uno sfondo importante, ossia il processo di liberalizzazione in atto del sistema ferroviario – che non è stato deciso da questo Governo, ma è stato avviato in tempi non sospetti – che da una parte introduce nel nostro mercato *competitors* stranieri che hanno acquisito rilevanti aziende di trasporto ferroviario e dall'altra determina un problema di definizione e di organizzazione del lavoro legato alla necessità di logi-

che di risanamento conseguenti alla competitività del mercato e alle logiche di risanamentodel bilancio delle Ferrovie dello Stato che ha visto un depauperamento delle risorse umane, in presenza però di una bassa evoluzione tecnologica.

Il processo di organizzazione produttiva – lo ricordo e lo sottolineo – è da molti anni nelle mani di alcuni dirigenti delle Ferrovie dello Stato. In proposito non possiamo far finta di nulla, perché servizio, organizzazione del lavoro, investimenti, adeguamento e messa in sicurezza rappresentano un tutt'uno di quel macrocosmo che è il sistema ferroviario. I regolamenti di circolazione, in assenza di adeguate tecnologie, sono in grado di coprire i rischi di cui stiamo parlando? È un tema legato all'organizzazione del lavoro che, ripeto, non è secondario.

È evidente che ci troviamo di fronte alla necessità di un'analisi rigorosa, attenta, puntuale, precisa, che si deve svolgere su due filoni d'indagine: da una parte, quello dell'individuazione delle responsabilità – qualunque esse siano – relative alle vicende di cui ci stiamo occupando, su cui, una volta accertate, il Governo deve prendere l'impegno di intervenire in maniera ferma e forte; dall'altra, quello dell'individuazione di un programma, di un piano di intervento immediato, perché ci sono treni che continuano a viaggiare nelle stesse condizioni di quel fatidico giorno. Quindi, vi è necessità di una strategia immediata per il domani e di una strategia a medio termine, e in questa fase il rapporto con il Parlamento deve essere di stretta e forte collaborazione.

All'interno della programmazione del piano di intervento bisogna poi individuare gli investimenti in tecnologie per la sicurezza da porre in atto immediatamente. A tale proposito voglio sottolineare che le risorse messe a disposizione, di cui il Ministro ha voluto dare ampia illustrazione, erano tali da consentire interventi di adeguamento della messa in sicurezza della linea. Ciò vuol dire che su un tema così importante come quello della sicurezza gli interventi non possono essere affidati soltanto alla buona volontà dei soggetti gestori, in questo caso di Rete ferroviaria italiana. È evidente che un controllo serio, forte e stringente da parte del Governo non può che essere auspicato da tutti, proprio per evitare il ripetersi di questi avvenimenti.

Vorrei dunque capire meglio la strategia che si intende mettere in campo immediatamente su tale versante, perché non ci piacerebbe che fosse nuovamente messo insieme, come è stato fatto in passato da parte di alcuni dirigenti delle Ferrovie, l'errore umano con le statistiche che vedono le ferrovie italiane tra le più sicure d'Europa. Credo sia arrivata l'ora di svolgere una riflessione attenta e complessiva sulle ferrovie, su quello che deve essere il loro ruolo in un momento di grande slancio del Paese, su cui il Governo sta investendo molto sia in termini di risposta alle esigenze di mobilità del trasporto passeggeri e merci, sia rispetto all'esigenza della messa in sicurezza.

* PRESIDENTE. Dopo l'intervento del senatore Falomi, che è l'ultimo a parlare come rappresentante di Gruppo, il Ministro fornirà le prime ri-

sposte agli interventi finora ascoltati. Ci sono ancora quattordici colleghi iscritti a parlare; facciamo una ricognizione, verifichiamo quanti ancora desiderano intervenire, dopodiché decideremo insieme come procedere.

FALOMI *(Misto)*. Signor Presidente, innanzitutto mi associo alla richiesta, avanzata da diversi colleghi, di un'audizione anche delle organizzazioni sindacali.

Mi dispiace, signor Ministro, ma nonostante le intenzioni la sua relazione dimostra che da parte del Ministero c'è stata disattenzione e sottovalutazione. Lei ha snocciolato una serie di dati, di cifre, di informazioni molto dettagliate di cui non posso che prendere atto, ovviamente riservandomi una verifica più attenta, stante il fatto che spesso tra i dati indicati nei documenti e la realtà c'è sempre qualche divario. Peraltro, tutti i dati che lei ci ha fornito, da cui io parto, pongono una questione. Lei ci ha spiegato con precisione tutto il lavoro che il Governo sta facendo in ordine alla questione del raddoppio della linea Bologna-Verona, ci ha spiegato tutto quello che il Governo sta facendo in ordine alla questione della messa in sicurezza di questa tratta, oltrechè in termini più generali, ma la questione a cui non ha dato alcuna risposta, e questo, a mio avviso, mostra sottovalutazione e disattenzione, è proprio la questione di che cosa si fa tra i programmi, da un lato, e la loro realizzazione dall'altro. Non possiamo semplicemente affidarci alla sorte, sperando che Dio ce la mandi buona: tra un programma per realizzare determinati obiettivi e la sua realizzazione trascorre un certo periodo di tempo durante il quale occorre prendere delle misure che consentano di limitare il più possibile incidenti di questo tipo. Ebbene, dalla sua relazione non è emersa alcuna indicazione in questo senso, cioè su che cosa si fa in questa fase. Come hanno ricordato molti colleghi, in realtà in molte situazioni le condizioni del trasporto ferroviario sono oggi le stesse che vi erano prima dell'incidente, e probabilmente ciò accade anche sulla tratta ferroviaria dove essso si è verificato. Ma che cosa si può fare nella fase che intercorre tra la definizione di un programma e la sua realizzazione? Credo che vi siano terreni su cui si può agire e la mancanza di qualsivoglia indicazione al riguardo da parte del Governo dimostra appunto disattenzione. È evidente, per esempio, che occorre prendere delle misure al fine di diminuire il livello di intasamento esistente su determinate tratte ferroviarie; e collegato al tema dell'intasamento vi è quello della velocità con cui procedono i convogli, nonché quello dell'organizzazione del lavoro, che qualcuno ha richiamato. In attesa della realizzazione di tutti quegli interventi di cui lei ha parlato, è possibile intervenire su questi terreni per cercare di limitare le possibilità di incidenti gravissimi come quelli che sono accaduti? A proposito della questione dell'intasamento, della congestione di determinate tratte ferroviarie, mi risulta che da ieri sera i treni che non fanno fermate tra Bologna e Verona, ad eccezione di un paio di treni che operano su linee internazionali, sono stati tutti deviati sulla linea Bologna-Ferrara-Padova. Ebbene, credo che questa misura sia la dimostrazione evidente del fatto che in quel caso vi era un problema di congestione, che non richiede ela-

borati programmi per essere, almeno a grandi linee, alleviato. Allora, se questa notizia è vera.....

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non lo è.

FALOMI *(Misto)*. Questo è quanto mi risulta, comunque attendo delucidazioni al riguardo. Il punto su cui volevo richiamare l'attenzione è in ogni caso quello delle misure da assumere nell'immediato.

In secondo luogo, vi è il tema dell'organizzazione del lavoro, qui già richiamato. È in atto ormai da anni un processo di ristrutturazione pesantissimo all'interno delle ferrovie: c'è stata una forte riduzione del personale presente sul treno, un forte aumento delle mansioni di coloro che lavorano sul treno e anche a terra. Il problema è: in attesa del completamento della messa in sicurezza che è stata programmata e della realizzazione di tutte le misure che si ritengono necessarie, non si potrebbe almeno riconsiderare alcuni punti del piano di ristrutturazione per consentire accettabili livelli di sicurezza che l'attuale stato delle cose non garantisce più?

Lei, Ministro, ha parlato di responsabilità: ci sono responsabilità storiche e responsabilità immediate. Ebbene, signor Ministro, le dico che, se fossi stato al suo posto, mi sarei dimesso.

* PRESIDENTE. Do ora la parola al ministro Lunardi che risponderà alle domande poste in questo primo gruppo di interventi.

LUNARDI, *ministro dei trasporti e delle infrastrutture*. Innanzitutto voglio ringraziare i senatori e i deputati per le domande che mi hanno rivolto e che mi permettono di puntualizzare meglio quanto ho già espresso nella mia relazione, che credevo fosse sufficientemente esauriente da non sollevare dubbi. Comunque, cercherò di rispondere a tutti i senatori e deputati intervenuti, in maniera più o meno puntuale.

L'onorevole Gibelli ha parlato di distonia tra l'azione del Ministero e quella delle Ferrovie dello Stato. Può essere che il Ministero dia delle direttive, delle strategie, degli indirizzi politici che poi non sempre le aziende seguono alla lettera. Comunque, esiste un organismo di vigilanza del Ministero che effettua puntuali controlli; ovviamente, non sempre c'è una rispondenza immediata a quanto viene indicato dal Ministero – su questo punto posso convenire – ma ci sono voluti tre anni, e non è stato facile, per individuare la distinzione tra rete ferroviaria ed impresa ferroviaria. Per esempio, per quanto riguarda i tempi, prima ancora che vi fossero i nuovi vertici delle ferrovie, io ho dato l'indicazione di seguire le direttive comunitarie in termini di separazione tra la rete ferroviaria e l'ente ferroviario, indicazione che non era stata recepita, per motivazioni che non voglio certo adesso mettere in discussione, dai vertici ferroviari. Comunque, all'onorevole Gibelli dico che questo organismo indipendente per la sicurezza, che peraltro è in linea con le direttive europee, oggi è necessario soprattutto se vogliamo veramente passare alla liberalizzazione;

se non è stato possibile renderlo operante prima, ciò è da attribuire a motivi di inerzia da parte dei vertici delle ferrovie.

Rispondendo alla senatrice Donati, dico subito che non ritengo di dover entrare nel merito delle polemiche che sono nate subito dopo l'incidente, anche perché non hanno senso. Se si leggono le mie dichiarazioni, quelle da me rese quando sono arrivato sul posto dell'incidente, e non quanto è stato riportato dalle agenzie, che non ho controllato.....

* DONATI *(Verdi-U)*. Gli italiani però leggono quello; la prossima volta me le mandi personalmente.

LUNARDI, *ministro delle infreastrutture e dei trasporti*. Gliele manderò, ma se lei ha seguito i servizi televisivi dovrebbe sapere che ho detto tutt'altro. Comunque è inutile adesso continuare a polemizzare, tanto non serve.

Per quanto riguarda la possibilità di accelerare i tempi, posso dire che tra dieci giorni le Ferrovie mi forniranno una risposta adeguata. Personalmente ho già sollecitato le Ferrovie a rispondere su questo tema e ho partecipato a diversi incontri al fine di ottenere chiarimenti. Per quanto concerne i rilievi espressi dalla senatrice Donati sui dati finanziari, nonché i dubbi sollevati sulla copertura e sulla forte incidenza della spesa per l'alta velocità rispetto a quella destinata alla rete storica, mi riservo di fornire ampie delucidazioni perché i dati che ella ha fornito non coincidono con i nostri, quindi c'è qualcosa da rivedere su questo aspetto. Voglio però ricordare che è sbagliato comparare gli investimenti che si effettuano nell'ambito dell'alta velocità con quelli relativi alla rete storica. Comunque, in otto anni, circa 15 miliardi di euro sono stati spesi per l'alta velocità mentre 14 miliardi di euro sono stati spesi per la rete storica; quindi, si tratta di spese di analogo ordine di grandezza. Voglio rispondere a tutti che come responsabile della sicurezza delle varie modalità di trasporto, pur guardando alle ferrovie, devo tenere conto del quadro complessivo del trasporto, che comprende quello aereo, quello marittimo, quello ferroviario e quello su strada. Quando vedo che sulla strada, come purtroppo sappiamo, in dieci anni ci sono stati circa 60.000 morti, con anche 8.000 morti l'anno, mentre nel settore delle ferrovie si registrano in un anno circa 14-20 vittime, non posso pensare di concentrare le risorse in quest'ultimo ambito in cui comunque si registra una minore incidentalità, ma devo indirizzarle nel settore dove l'incidentalità è maggiore. Gli investimenti per l'alta velocità, a mio avviso, sono sacrosanti; quando saranno realizzati ridurranno la percentuale delle merci trasportate su gomma, che sappiamo essere una delle maggiori cause dell'incidentalità stradale. Pertanto, anche le scelte strategiche e politiche che si compiono nel finanziare l'alta velocità piuttosto che altri progetti, dando minor peso ad altri obiettivi, sono compiute perché nel tempo, guardando avanti, l'alta velocità toglierà alla rete stradale la sua forte centralità. Questo per me è il fattore che conta di più in un quadro generale.

Come anche la senatrice Donati ha detto, il fatto che il 60 per cento degli investimenti globali previsti sia destinato all'alta velocità è, a mio parere, sacrosanto e continuerò a sostenerlo, non c'è dubbio, per le ragioni che ho già detto e anche perché l'alta velocità contribuisce ad eliminare l'inquinamento – e lei mi insegna che questo è un fattore al quale bisogna badare – nonché alla riduzione dell'incidentalità, che costituisce un obiettivo ancora più importante. Peraltro, non si deve dimenticare che l'alta velocità, come dicevo prima, è un progetto degli anni Ottanta voluto da tutte le amministrazioni. Quindi, su questo non ho dubbi.

Ringrazio poi l'onorevole Pezzella, che non è più presente, il quale ha fatto un intervento molto preoccupato, al quale rispondo dicendo che non bisogna dimenticare quanto è stato fatto in questi tre anni, che, bene o male, è una realtà che non può essere cancellata. In tre anni sono stati conseguiti alcuni importanti obiettivi; se qualcuno vuole sostenere che questi non sono niente, che sono pari a zero, è libero di farlo.

Ringrazio poi l'onorevole Pasetto per il suo intervento e per aver sottolineato ancora una volta che in questi casi non bisogna alimentare polemiche ma piuttosto ricercare un'intesa per lavorare e costruire. Condivido l'opportunità che le competenti Commissioni del Senato e della Camera svolgano indagini conoscitive sulla sicurezza ferroviaria, perché i risultati che si otterranno potranno essere utili. Credo che un'attenzione da parte dei parlamentari su questo problema delicatissimo serva anche come sollecitazione per il Ministero e, in particolare, per le Ferrovie. Quindi, una loro maggiore attenzione è auspicabile. L'onorevole Pasetto ha parlato anche di squilibri negli investimenti tra l'alta velocità e la rete storica, ma su questo già ho risposto prima.

Vorrei poi sottolineare che i risultati sulla sicurezza sono solo in parte positivi, questo lo sappiamo, però, come ho già detto prima, il contenimento degli investimenti in questo settore non corrisponde alle strategie e alla politica in termini di sicurezza generale. Sono d'accordo con l'onorevole Pasetto quando afferma che il processo di liberalizzazione in atto nell'ambito delle Ferrovie non può decollare se non è garantita la sicurezza. Quindi, a maggior ragione, la creazione di un'autorità per la sicurezza, che dovrà nascere dalla separazione fra le infrastrutture e la gestione delle ferrovie, dovrà essere portata avanti il più rapidamente possibile, in pratica dopo il recepimento della direttiva europea.

Vorrei poi ringraziare l'onorevole Brutti per lo spirito di collaborazione con cui ha affrontato questa discussione. E' giusto che si lavori insieme in casi di questo genere; è sicuramente più produttivo che fare delle polemiche. Egli ha fatto un giusto richiamo alla peste di Milano; io non voglio dimostrare che la peste non c'era o che il rischio non ci sia. Il rischio c'è in tutte le modalità di trasporto, come ho detto, e non si può cancellare; l'importante è ridurlo al minimo. Questo è il lavoro che dobbiamo fare insieme. Comunque, a partire dal 2002 – anche se non posso osannare per questo il Governo – si è fatto molto per avviare un processo organico per la sicurezza; d'altra parte, se guardiamo le date in cui sono partite certe tecnologie e sperimentazioni vediamo che queste sono sempre piut-

tosto recenti, in particolare si tratta degli ultimi anni. Credo comunque che noi abbiamo messo il dito nella piaga.

DUCA *(DS-U)*. Si tratta di 4.000 miliardi dal 1998. Lei c'è venuto a dire in Commissione nel 2001 che a quella data ne erano stati spesi già 2.800 e che avrebbe completato gli investimenti entro il 2002. Per favore, non diamo dati che non sono veri per avallare tesi che non esistono.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* Onorevole Duca, i dati sono riportati in una mia relazione; li controlli e poi potrà anche contestarli.

DUCA *(DS-U)*. Vorrei invitare l'onorevole Raffaldini a leggere quanto lei ha detto nel 2001 in Commissione per quanto riguarda il piano della sicurezza. Evitiamo di dire cose che non sono vere per avvalorare la tesi che dal 2002 si fa tutto mentre prima non si faceva niente, perché non è così, signor Ministro.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* Ho detto che i finanziamenti erano stati stanziati e non attivati.

RAFFALDINI *(DS-U)*. Nell'audizione in oggetto c'è stato detto che: «...è stato progettato nel 1998 un piano straordinario di revisione della rete che impegnava risorse per oltre 4.000 miliardi. Sono già stati stanziati 2.800 miliardi di lire per programmi di intervento che si concluderanno come previsto nel 2002; a partire dal prossimo anno saranno poi avviati gli investimenti necessari per il completamento del piano entro il 2004 per i rimanenti 1.200 miliardi».

PRESIDENTE. Ai fini formali, vorrei sapere che cosa ci ha letto, onorevole Raffaldini.

RAFFALDINI *(DS-U)*. Si tratta dell'audizione del presidente e dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato presso l'8ª Commissione del Senato della Repubblica del 23 ottobre 2001.

PRESIDENTE. Pertanto non si tratta di dichiarazioni del ministro Lunardi. L'onorevole Duca invece sosteneva che il Ministro aveva detto una cosa nel 2001 e che oggi tenta invece di dirne un'altra. E' mio dovere puntualizzare questi aspetti, altrimenti in questo gioco possono sorgere degli equivoci.

Lasciamo adesso concludere il Ministro e poi ovviamente l'onorevole Duca, che si è ripromesso di fare cose importanti, potrà intervenire.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* Per quanto concerne la richiesta dell'onorevole De Simone circa il cambiamento dei limiti di lettura dei segnali, provvederò a fornire le risposte che in que-

sto momento non sono in grado di dare. Allo stesso modo provvederò a fornire i dati legati alla gestione del personale. In realtà, si tratta di questioni che riguardano soprattutto le Ferrovie dello Stato S.p.A., le quali potranno fornire le relative risposte nel corso di una specifica audizione. In sostanza, ritengo che i quesiti posti dall'onorevole De Simone, relativi soprattutto alla gestione del personale, debbano essere chiariti dal Presidente delle Ferrovie che fornirà i dati richiesti.

DE SIMONE Titti *(RC)*. Ma noi li conosciamo, signor Ministro, e riteniamo siano causa di una situazione di sicurezza ormai compromessa. Volevamo quindi che lei, in qualità di Ministro, intervenisse sulla questione per sapere se intende invertire questa tendenza.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* Le Ferrovie non daranno i dati relativi al passato ma forniranno i dati relativi al futuro e soprattutto illustreranno quanto intendono realizzare.

Per quanto concerne le osservazioni del senatore Cicolani, rispondo che, come del resto il senatore sa bene, l'autorità per la sicurezza deve essere attuata perché voluta dalla Comunità europea e da me e mi spiace che quando un anno e mezzo fa proposi di istituirla non fui capito e ascoltato da chi di dovere.

Rispondendo all'onorevole Pagliarulo, ricordo che nel mio intervento ho detto che la perdita di vite umane responsabilizza tutti, ma, una volta chiarito questo, non possiamo non leggere i fatti in modo laico. Ho sì affermato che la responsabilità è di tutti, ma ho portato dei fatti, che parlano abbastanza chiaro, circa l'impegno del Governo nel campo della sicurezza e delle infrastrutture realizzate. L'onorevole Pagliarulo quindi non può sostenere che non ho detto ciò che è stato fatto, può solo criticare ma non smentire i fatti.

Ringrazio l'onorevole De Laurentiis per aver sottolineato un punto molto delicato e cioè se l'organizzazione attuale è in grado di rispondere alle richieste di domanda e offerta. In sostanza egli chiede di sapere se la nuova organizzazione che sta nascendo – i vertici sono cambiati circa sette mesi fa e il Presidente Catania ha già descritto i suoi programmi in Commissione e non so quanto vi abbia convinto – sia in grado di rispondere alla domanda e all'offerta in questo particolare momento della vita delle Ferrovie, soprattutto in relazione all'attuale fase di recepimento delle direttive europee.

Per quanto concerne l'esigenza di distinguere tra rete e impresa, a mio avviso si tratta della condizione base per realizzare un nuovo progresso gestionale. Quando due anni e mezzo fa abbiamo sostenuto, appoggiati anche dall'*Antitrust,* che occorreva assolutamente allinearsi alla Comunità Europea, come lei sa bene, non siamo stati ascoltati. Sono certo che se si andrà su questa strada il pachiderma delle ferrovie diventerà più agile e quindi in grado di fornire un servizio migliore. Questa nostra posizione non nasce dal grave incidente di Crevalcore, ma risale a diverso tempo fa.

Quanto alle accuse mosse dal senatore Falomi circa la nostra disattenzione e sottovalutazione della situazione, non credo assolutamente che ciò risponda al vero. Tutta la mia relazione è stata impostata a dimostrare che siamo stati attenti e non abbiamo sottovalutato proprio nulla. Ho affermato che su 10.500 chilometri di linea ferroviaria si applicherà il sistema SCMT (sistema di controllo della marcia del treno) entro il 2007 e che nel 2002 è stata già attrezzata una tratta di 3.000 chilometri. Ciò è avvenuto grazie alla attenta vigilanza del Dicastero che si è preoccupato di garantire che queste opere fossero coperte sotto il profilo finanziario.

Sull'organizzazione del lavoro e sui regolamenti è in corso da tempo una chiara verifica da parte del mio Dicastero che senza alcun dubbio sarà seguita con molta attenzione e impegno.

* PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per le preziose informazioni fornite nel corso dell'audizione odierna e per la disponibilità dimostrata ad essere ascoltato in questa sede.

Poiché vi sono numerosi iscritti a parlare, propongo di rinviare il seguito dell'audizione a mercoledì 19 gennaio 2005, alle ore 8,30, precisando che il Ministro, allo stato attuale, garantisce la sua presenza.

Poiché non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

I lavori terminano alle ore 14,35.

€ 1,60