



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 15

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROBLEMATICHE
RELATIVE ALLE AUTORIZZAZIONI, AI CONTRATTI DI
SERVIZIO ED AI CONTRATTI DI PROGRAMMA NEI SETTORI
DEI TRASPORTI, POSTALE, DELLE TELECOMUNICAZIONI,
DEI LAVORI PUBBLICI E DELLE INFRASTRUTTURE

156^a seduta: martedì 2 febbraio 2010

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E**Audizione dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A. Mauro Moretti
sulle questioni relative al grave incidente di Viareggio del 29 giugno 2009**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 12, 19 e <i>passim</i>	* MORETTI	Pag. 4, 12, 19 e <i>passim</i>
* BALDINI (PdL)	7, 21, 22		
CICOLANI (PdL)	6, 18		
FILIPPI Marco (PD)	10, 11, 20		
GRANAIOLO (PD)	7, 11, 20 e <i>passim</i>		
MARCUCCI (PD)	9		
* STIFFONI (LNP)	22		

N.B.L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto- Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, l'ingegner Mauro Moretti, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A., l'ingegner Michele Mario Elia, amministratore delegato di RFI S.p.A., l'ingegner Vincenzo Soprano, amministratore delegato di Trenitalia S.p.A., il dottor Luigi Lenci, direttore generale di gruppo finanza, controllo e partecipazioni FS S.p.A., il dottor Federico Fabretti, direttore centrale relazioni con i media e redazione di Gruppo FS S.p.A., il dottor Raffaele D'Onofrio, responsabile gestione del rischio FS S.p.A. e la dottoressa Antonella Azzaroni, responsabile affari istituzionali FS S.p.A.

I lavori hanno inizio alle ore 15,10.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A. Mauro Moretti sulle questioni relative al grave incidente di Viareggio del 29 giugno 2009

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle problematiche relative alle autorizzazioni, ai contratti di servizio ed ai contratti di programma nei settori dei trasporti, postale delle telecomunicazioni, dei lavori pubblici delle infrastrutture, sospesa lo scorso 7 luglio.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi in programma l'audizione dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A., ingegner Mauro Moretti. I colleghi hanno ben presenti i motivi per cui è stato organizzato questo incontro e il titolo dell'audizione è fin troppo significativo: vorremmo conoscere lo stato dell'arte sulle questioni relative al grave incidente di Viareggio del 29 giugno 2009.

Ringrazio l'ingegner Moretti non solo per la sensibilità che ha dimostrato, rispondendo che avrebbe partecipato alla prima riunione possibile (è appunto quella di oggi), ma anche per essersi fatto accompagnare dall'ingegner Michele Mario Elia, amministratore delegato di RFI S.p.A., dall'ingegner Vincenzo Soprano, amministratore delegato di Trenitalia S.p.A., dal dottor Luigi Lenci, direttore generale di gruppo finanza, controllo e partecipazioni F.S. S.p.A., dal dottor Federico Fabretti, direttore centrale delle relazioni con i media e redazione di Gruppo F.S. S.p.A.,

dal dottor Raffaele D'Onofrio, responsabile della gestione del rischio F.S. S.p.A., e dalla dottoressa Antonella Azzaroni, responsabile degli affari istituzionali F.S. S.p.A.

Ingegnere Moretti, sull'incidente di Viareggio abbiamo svolto incontri e riunioni, approfondito le varie problematiche e ascoltato gli interessati ed i rappresentanti delle famiglie colpite dal disastro. Vorremmo ora focalizzare l'audizione su un punto in particolare.

Sui giornali abbiamo letto che le povere famiglie colpite sono ancora in attesa di un minimo di risarcimento o di una soluzione che vada incontro alle loro richieste risarcitorie. In occasione del nostro ultimo incontro, lei si era detto assolutamente attento a cercare soluzioni almeno parziali del problema, per cui vorremmo essere aggiornati sulla situazione.

MORETTI. Signor Presidente, ringrazio tutti voi per averci dato quest'opportunità di fare il punto della situazione che lei ha appena richiamato. Colgo l'occasione anche per smentire quanto ho letto proprio in questi giorni su alcuni giornali con riferimento al fatto che non abbiamo chiesto scusa: non solo abbiamo più volte espresso il nostro cordoglio, ma rinnoviamo ancora una volta le nostre scuse in merito a quell'incidente, come abbiamo cercato di fare in maniera molto concreta e non solamente a parole.

Vorremmo rinnovare una volta in più le nostre condoglianze e scuse; ma, come dicevo, non ci siamo limitati alle parole, abbiamo anche cercato di agire.

Riepilogo brevemente la dinamica e gli sviluppi dell'incidente che purtroppo sono noti: il 29 giugno è avvenuto l'incidente, in cui purtroppo 32 persone hanno perso la vita e tante sono state quelle danneggiate, delle quali due sono ancora ricoverate in ospedale con gravi ustioni. In quel momento non avevamo idea di quanto tempo sarebbe servito alle autorità competenti per verificare ciò che era accaduto e in verità credo che tutti quanti auspicassimo tempi veloci; la realtà ha però messo in luce una situazione molto complessa, che sta richiedendo – come vi è noto – numerosi approfondimenti, e non solamente in Italia, ma anche e soprattutto in altre aree d'Europa.

In questi mesi si sono tenute numerose iniziative a livello italiano ed europeo in merito ai problemi legati alle regole della circolazione sul sistema ferroviario italiano nel contesto europeo e ai requisiti per ottenere i certificati di sicurezza e garantire il mantenimento della stessa. Naturalmente, tutto questo non lo si può prevedere con l'esperienza, lo si fa direttamente.

Siccome i tempi necessari all'effettuazione delle verifiche da parte delle autorità competenti si stavano allungando e continuava a mancare una risposta alle vittime, abbiamo preso atto della situazione e cercato di assumere un atteggiamento fattivo per dimostrare i nostri sentimenti, che prima richiamavo, affinché non rimanessero solo parole.

Ricordo che come impresa non abbiamo strumenti per intervenire, se non c'è un titolo concreto: in particolare, come impresa di Stato, vi sono

poi le giurisdizioni amministrative e contabili che chiedono conto di come si usano i soldi, che non sono di proprietà di un privato né di una persona o di un'azienda.

Per risolvere anche questo problema, abbiamo sollecitato Gatx direttamente e attraverso la nostra società assicuratrice (che è la Assicurazioni Generali S.p.A. di Trieste), manifestando la nostra volontà di procedere ai risarcimenti. L'impresa è sicuramente interessata, avendo fornito gli affidi in merito. Abbiamo sollecitato anche l'assicurazione di Gatx a trovare una soluzione, affinché fosse data immediata risposta alle vittime, in attesa degli accertamenti che sicuramente si sarebbero protratti a lungo, come ricordavo. Prima che arrivi a completamento l'*iter* della giustizia, sicuramente passerà molto tempo ancora.

La nostra richiesta alle due società di assicurazione è stata di trovare un accordo, affinché provvedessero a risarcire direttamente e immediatamente coloro che erano stati danneggiati, e in particolare le vittime, individuando anche forme di compensazione che a posteriori, una volta determinate le responsabilità (potrebbero passare anche anni, prima di vederle riconosciute dopo i vari gradi di giudizio), potessero essere utilizzate tra assicurazioni. Questo per lasciare al di fuori di questo «gioco» – mi si passi il termine, anche se potrebbe apparire non opportuno – coloro che avevano già subito pesantissimi effetti e in taluni casi sono stati anche vittime.

Così è stato: il 9 novembre abbiamo preso un'iniziativa, alla quale poi hanno aderito Gatx e la relativa assicurazione; da quel momento sono partite tutte le procedure per trovare una soluzione. In questo senso, abbiamo investito direttamente ed in maniera formale l'autorità cittadina, il sindaco di Viareggio, e soprattutto, per il compito di commissario che ha, il presidente della Regione Toscana.

Al commissario e al sindaco abbiamo anche fornito indicazione, affinché ne fosse data notizia pubblica, oltre che sulla stampa, dei punti di riferimento fisici (gli uomini ed i legali) che avevano il compito di accogliere le domande, per accelerare l'*iter*. Questa iniziativa sembra aver avuto successo: credo che i dati che vi fornirò potranno mostrare le nostre buone intenzioni, ma anche il fatto che ci troviamo in una situazione abbastanza avanzata. Potrete valutare voi in merito alla positività.

Alla data del 1° febbraio, quindi ieri, sono pervenute varie richieste di risarcimento (gli uffici dell'assicurazione hanno cioè già ricevuto richieste di risarcimento). La procedura, agli effetti delle richieste, è iniziata di fatto agli inizi di dicembre; quindi, a distanza di due mesi sono state presentate 59 richieste di risarcimento, relative a 22 persone decedute, e sono pervenute 176 richieste di ristoro per lesioni personali e danni alle cose, alcune delle quali sono già state definite, cioè liquidate, ed altre sono in via di definizione.

In particolare, è già stato chiuso un contenzioso e sono state fatte delle anticipazioni ad un ferito grave, ancora ricoverato, perché avesse a disposizione risorse finanziarie da poter utilizzare, data la sua situazione.

Sono state effettuate due perizie medico-legali, per analizzare postumi invalidanti, e la definizione del danno è prevista per la corrente settimana.

Abbiamo insomma rimesso in pista tutta quanta l'operazione. Sapete che possiamo contare anche su una società di provata esperienza, con la quale finora abbiamo avuto rapporti di ottima collaborazione e trasparenza: abbiamo assegnato a questa il compito di provvedere in maniera concreta, forte e anche rapida.

A distanza di due mesi, crediamo che già il fatto di avere compiuto quasi una ricognizione completa con l'anticipazione di alcune definizioni conclusive sia il segno tangibile che non solo non siamo fermi e che ci stiamo muovendo, ma che già ci sono risultati tangibili.

Mi fermo qui, in quanto non sono in grado di entrare nel merito delle questioni legate all'incidente: ormai ci sono autorità di più alto livello che se ne stanno occupando e che hanno disponibilità di dati e di informazioni che noi non abbiamo.

CICOLANI (PDL). Anzitutto vorrei rivolgervi un ringraziamento: oggi vediamo, forse per la prima volta in Commissione, l'amministratore delegato della *holding* di Trenitalia e di RFI, a testimonianza del fatto che le Ferrovie dello Stato danno la massima importanza a questa audizione.

La mia domanda è semplice: già con l'incidente di Linate, prima ancora di quello di Viareggio, abbiamo toccato con mano la difficoltà, evidentemente di sistema, a garantire ai danneggiati da un determinato evento calamitoso un pronto intervento da parte di chicchessia, dalle compagnie assicurative allo Stato.

Voglio dire ai colleghi che sto studiando un disegno di legge – e in questo senso chiedo aiuto alle Ferrovie per questa esperienza che hanno vissuto – perché credo che ai problemi immediati, quali la perdita di un'abitazione o peggio, per effetto della morte o dell'invalidità, di una persona che garantisce la famiglia, vada data una risposta altrettanto immediata.

I grandi concessionari, quali le Ferrovie dello Stato, ma anche le stesse società autostradali piuttosto che le società di navigazione marittime o aeree, dovrebbero avere contratti assicurativi che, indipendentemente dalla responsabilità di questi soggetti, prevedano interventi in tal senso.

È giusto pure l'atteggiamento di chi, ritenendo di non essere responsabile di una sciagura, fa un'azione di auto tutela, ma questo non deve ripercuotersi su chi è stato danneggiato. Ration per cui ritengo necessario stabilire un principio che garantisca, nell'immediato, una quota strettamente necessaria all'emergenza, per poi – come diceva lo stesso Moretti – dare tempo al tempo per l'accertamento della verità e delle responsabilità.

Credo che dovremmo rendere obbligatoria questa tipologia di assicurazione. A tal proposito, sarei personalmente grato se poteste darci qualche suggerimento, essendo voi a capo di organismi dotati anche degli strumenti adeguati, su quali meccanismi legislativi sia possibile mettere in campo per garantire questo tipo di aiuto. È indispensabile mettere a frutto l'esperienza, per evitare il ripetersi di casi analoghi.

GRANAIOLO (*PD*). Non so se l'ingegner Moretti sia al corrente del fatto che io abito a Viareggio, in Piazza della Stazione, e che quindi ho vissuto in prima persona la tragedia, e tuttora la vivo quotidianamente: vittime del disastro sono stati miei cari amici, ragion per cui mi sento moralmente toccata e impegnata in prima persona su questo fronte.

I famigliari delle vittime intanto chiedono giustizia, tant'è che sono prima firmataria, insieme ai colleghi qui presenti Marcucci e Baldini, di un disegno di legge che istituisce una Commissione parlamentare di inchiesta sul disastro ferroviario di Viareggio (Atto Senato n. 1902).

A distanza di sette mesi dalla tragedia, nessuno è stato iscritto nel registro degli indagati e un procuratore ci dice che con l'approvazione del disegno di legge sul cosiddetto «processo breve» si correrà persino il rischio di vedere vanificata tutta l'azione penale. Senza contare la questione relativa ai risarcimenti; i famigliari delle vittime ci hanno convocato in una riunione nella quale hanno espresso forte preoccupazione: sembra – non ero presente – che le assicurazioni stiano svolgendo un'azione che io definirei una sorta di sciacallaggio, cercando di convincere le persone ad accettare un risarcimento, purché si non si costituiscano parti civili in sede di processo penale. Una proposta che trovo assolutamente indegna.

Questo fatto ha messo in grave stato di agitazione i famigliari delle vittime che, già colpiti dalla tragedia, si trovano anche a dover affrontare questa problematica. Abbiamo bisogno di chiarezza su come vengono portati avanti i risarcimenti.

In merito al discorso sulla sicurezza, come ho detto prima, abito in Piazza della Stazione e vedo quotidianamente passare carri che non mi dicono niente di positivo. Quotidianamente, leggiamo sulla stampa di altri fatti gravi, come quello accaduto l'altro giorno a Verona; credo quindi che anche sulla sicurezza ferroviaria si abbia il dovere assoluto di capire se si sta facendo qualcosa o meno, dal momento che l'impressione che si ha è altamente negativa.

BALDINI (*PDL*). Anch'io naturalmente mi associo ai ringraziamenti per la sua presenza, ingegner Moretti, che ritengo particolarmente importante, anche alla luce dell'atteggiamento abbastanza fermo che le Ferrovie ebbero immediatamente dopo il disastro ferroviario: non ritenendo di avere alcuna responsabilità riguardo al sinistro avvenuto a Viareggio, ammisero di non aver assolutamente attivato le compagnie di assicurazione per provvedere al risarcimento dei danni.

Oggi naturalmente registriamo con soddisfazione un mutamento di rotta rispetto a quella impostazione originaria e non possiamo che esprimere apprezzamento per la disponibilità delle Ferrovie nel cercare di risolvere rapidamente il problema legato al risarcimento dei danni. Tale risarcimento, come sappiamo, riguarda le famiglie di coloro che sono deceduti, i feriti che hanno postumi permanenti, coloro che hanno subito lesioni guaribili e danni materiali ad abitazioni, macchine, mezzi, sia realtà private sia pubbliche.

Non dimentichiamo, infatti, che in quell'area c'è tutta una serie di strutture pubbliche (strade, impianti di illuminazione e così via) che sono state danneggiate e che vanno anch'esse naturalmente risarcite dalle compagnie di assicurazione che dovrebbero coprire il danno.

Non so quali siano gli accordi intercorsi tra Ferrovie dello Stato e le compagnie di assicurazione della Gatx, ma il primo problema che si pone è sicuramente quello di arrivare ad una soluzione rapida, per quanto riguarda il risarcimento dei danni – come diceva anche la senatrice Granaiola – soprattutto per coloro che hanno avuto postumi permanenti e per le famiglie delle vittime.

A tal proposito, ho avuto anch'io notizia del fatto che le compagnie di assicurazione si sarebbero attivate nei confronti dei familiari delle vittime e di coloro che hanno subito il danno ponendo però, per così dire, una condizione capestro. In particolare – come già anticipato dalla senatrice Granaiola – le compagnie di assicurazione si sarebbero rese disponibili ad una transazione sul danno, a condizione di una rinuncia esplicita da parte dei danneggiati alla loro costituzione come parte civile nel processo penale.

È evidente che, se questa informazione fosse fondata – mi auguro che non lo sia, anche perché è ancora tutto da verificare –, ciò significherebbe mettere in una situazione assolutamente inaccettabile quanti si trovano a vivere in gravissime ed oggettive difficoltà, avendo subito danni irreparabili sotto tantissimi profili.

La prima questione che poniamo, e sulla quale vorremmo fosse fatta chiarezza, è che le compagnie di assicurazione, in mancanza di accordi transattivi con le parti lese, si devono astenere dal condizionare il risarcimento del danno ad una rinuncia alla costituzione di parte civile da parte altrui. Esse dovrebbero procedere comunque alla liquidazione sulla base della quantificazione che ritengano di poter fare, riservandosi sulla differenza a seguito del procedimento penale o civile – quale che esso sarà – dal quale risulteranno le effettive responsabilità e l'esatto ammontare dei danni da risarcire.

Credo quindi che, se quella condizione richiamata esiste, essa debba essere rimossa: vogliamo che ci sia la massima chiarezza.

Ingegnere Moretti, lei giustamente ha sottolineato che Ferrovie dello Stato è una società a carattere pubblico e che, in quanto tale, ha degli obblighi nei confronti delle istituzioni e del Paese, oltre a dover rendere conto delle spese che sostiene. Pertanto, proprio alla luce di questa considerazione, vorrei capire se, da parte di Ferrovie dello Stato, vi sia stata una specifica richiesta di risarcimento dei danni subiti dall'azienda in relazione al disastro di Viareggio nei confronti dei soggetti ritenuti responsabili.

Si tratta di un'altra questione, ma che riguarda gli interessi generali: credo infatti che, sia dal punto di vista della tutela in generale sia in relazione ai principi di corretta amministrazione, una società come Ferrovie dello Stato, ove ritenga di non avere responsabilità dirette, non debba rinunciare ad un'azione di risarcimento danni nei confronti del soggetto o

dei soggetti ritenuti responsabili dell'incidente, nonostante sia ancora tutto da verificare.

L'altro aspetto sul quale vorrei soffermarmi riguarda poi i danni subiti dalla città di Viareggio in quanto tale. Mi risulta che il Governo italiano abbia stanziato già 15 milioni di euro per far fronte alle spese per la sistemazione di strade, piazze, illuminazione e così via, mentre 2,5 milioni sarebbero stati messi a disposizione dalla Regione Toscana.

Vorrei capire se, da parte del Comune e della Regione, è stata avanzata richiesta di risarcimento danni per le spese sostenute, alle quali si è fatto fronte, appunto, non già con i soldi delle compagnie di assicurazione, ma con risorse pubbliche. Ritengo che lo Stato italiano e la Regione Toscana non si debbano accollare spese per risarcire danni la cui responsabilità – senz'altro da verificare – sia da imputare ad un altro soggetto.

Credo che a queste domande bisognerebbe dare una risposta, soprattutto per quanto riguarda la questione della condizione posta dalle compagnie di assicurazione nei confronti di quanti hanno subito danni gravissimi.

MARCUCCI (PD). Signor Presidente, mi associo anch'io ai ringraziamenti che sono stati rivolti all'ingegnere Moretti per la sua presenza qui oggi, a testimonianza di una particolare attenzione alla vicenda, che apprezziamo molto.

Non intendo ripetere le questioni già poste al nostro ospite dai colleghi Baldini e Granaiola, che sottoscrivo appieno; vorrei soffermarmi brevemente su altri due aspetti.

Un primo profilo, che a me appare rilevante, riguarda la potenziale pressione che potrebbe essere fatta – alcuni dicono che ciò stia già avvenendo – nei confronti dei danneggiati, non solo in relazione alla rinuncia alla costituzione di parte civile in sede penale, ma anche rispetto al *quantum* del risarcimento.

Bisogna considerare che molte delle vittime – e non mi riferisco solo ai 32 disgraziati deceduti, ma anche a tutti i familiari e a coloro che hanno subito un danno a seguito di questa vicenda – sono persone non abbienti e, nello stato in cui attualmente si trovano, avrebbero il pieno diritto di ricevere un risarcimento proporzionato alla gravità del danno subito, che dia loro la possibilità di sopravvivere, di curarsi e di ricostruirsi un'esistenza dignitosa.

Proprio ricollegandomi a quanto è stato detto poco fa, le Ferrovie dello Stato sono una società a controllo pubblico: quindi, se è vero che in quanto tali hanno certamente dei doveri nei confronti del giudice amministrativo della Corte dei conti, è altresì vero, che sul piano etico, hanno anche delle responsabilità.

Il mio è semplicemente un auspicio: spero davvero che le Ferrovie vogliano e vigilare affinché il comportamento delle compagnie di assicurazione rispetti questa necessità etica nei confronti dei danneggiati.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, voglio unirmi anch'io al coro di ringraziamenti – certamente non solo formali – all'ingegner Moretti per la sua presenza, oltre che per l'attenzione e la sensibilità dimostrate rispetto a questa vicenda sin dai primi momenti successivi al disastro.

Mi sono recato personalmente a Viareggio il giorno dopo l'incidente e già allora – come poi nei giorni successivi – ho avuto modo di apprezzare, di fronte a quell'enorme disastro, la volontà dell'ingegner Moretti di esserci, di «sporcarsi le mani» e di individuare le possibili cause dell'incidente, contrariamente a quanto accade di solito, per cui si preferisce trincerarsi dietro quello che viene considerato a volte un «doveroso» riserbo.

Credo che sia stato un gesto coraggioso, che abbiamo riconosciuto e apprezzato tutti, per cui ne ho voluto fare menzione.

La vicenda di Viareggio, già a distanza di mesi, ci ha insegnato molte cose oltre, continua ad insegnarcele e altre ce ne insegnerà ancora, soprattutto con riferimento ad un fattore di potenzialità del rischio sicuramente da non trascurare. L'impegno che il Parlamento ha dimostrato nella circostanza e che il Governo – e segnatamente il Ministro competente – ha voluto recepire ha dato il segno della coralità nella volontà di contenere il problema della sicurezza in modo non banale e non di circostanza.

Molte furono le parole spese rispetto alla necessità di potenziare i controlli in una struttura che, non essendo più monopolista di Stato, di fatto, in un processo di liberalizzazione, vedeva definiti a livello comunitario altre regole e altri regimi.

Da quella vicenda sono stati compiuti significativi passi in avanti, dal punto di vista del recepimento delle direttive e della correzione normativa, ma molta strada deve essere ancora fatta. Oltre ad apprezzare la tempestività e la volontà di esserci, di indicare soluzioni, di spendersi e anche di rischiare indicando quanto era avvenuto, voglio manifestare il mio apprezzamento a Ferrovie S.p.A., e segnatamente all'ingegner Moretti che come amministratore delegato indubbiamente se n'è assunto pienamente la responsabilità, per la scelta di mettere a disposizione le polizze per il risarcimento delle vittime.

Si tratta di un dato non banale né secondario rispetto a tre fattori, che voglio indicare, altrimenti il rischio è che si edulcori un po' tutto.

Come siamo giustamente intransigenti nei confronti delle Ferrovie S.p.A. e dobbiamo continuare ad esserlo, non soltanto su questo versante, altrettanto bisogna esserlo rispetto al Governo e al funzionamento delle nostre procedure interne. Parlo ovviamente delle risorse che ricordava il collega Baldini: dei 30 milioni di euro in cui sono stati quantificati i danni, il Governo ne ha messi a disposizione soltanto 15, e a quanto mi risulta non sono spendibili, tuttora non sono disponibili; occorre dunque che vengano sbloccati e smobilizzati.

Viene detto che sostanzialmente non c'è disponibilità di cassa: verifichiamo se è così. Mi risulta che, fino a poco tempo fa, le uniche risorse disponibili erano quelle messe a disposizione dalla Regione Toscana.

L'altra questione, che volevo richiamare, è che riguardo alla vicenda di Viareggio ufficialmente non vi sono ancora indagati; in questa Commissione l'ho sentito reiteratamente affermare. È vero, se si considera l'attività della magistratura ordinaria; ma voglio ricordare che sono in corso quattro indagini, fra le quali quella dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria e una interna condotta dal Governo.

Sarebbe opportuno avere almeno una valutazione o un qualche riscontro delle indagini compiute all'interno, comunque di parte e non della magistratura ordinaria, altrimenti si sospendano.

Il disegno di legge presentato dalla senatrice Granaiola testé ricordato, con cui si propone la costituzione di una Commissione d'inchiesta, non mi trova completamente d'accordo, secondo i termini in cui mi sono già espresso.

Una Commissione d'inchiesta ha un senso e una ragione nella misura in cui si prefigge lo scopo di arrivare là dove la giustizia ordinaria non arriva nell'accertamento dei colpevoli; quindi, vi è la necessità, da parte del Parlamento, di assumere su di sé la pienezza dei poteri. Non mi sembra che ci troviamo in questa condizione: lo ribadisco, vi sono quattro indagini aperte e vorrei almeno che vi fosse una qualche risultanza da parte di qualcuno, prima di assumere tale compito.

GRANAIOLA (PD). Purché arrivi, senatore Filippi.

FILIPPI Marco (PD). Come ho detto più di una volta, senatrice Granaiola, ci sono una priorità ed un peso specifico differenti.

Con riferimento invece al disegno di legge n. 1793, sempre presentato dalla senatrice Granaiola, relativo allo stanziamento di risorse previste come risarcimento per le vittime, segnalo nuovamente quanto ho già avuto occasione di sottolineare in sede di Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi: il testo è stato assegnato alla 5^a Commissione in maniera, a mio avviso, abbastanza singolare, se il Presidente mi consente di dirlo.

Investo pertanto della questione la Presidenza, e più in generale i colleghi: conoscendo il carico di lavoro della Commissione bilancio, dal momento che si tratta di una questione di principio molto importante, sulla quale il Presidente del Consiglio, in prima persona, a caldo si spese in maniera netta ed inequivocabile, dicendo che sarebbe stato tutto risolto nell'immediato, invito veramente tutti ad adoperarsi per risolverla, senza proclami, ma con determinazione.

Abbiamo messo gli strumenti in campo: i 30 milioni di euro indicati nel disegno di legge n. 1793 sono una cifra consistente, che nel bilancio dello Stato però non sarà indubbiamente causa della bancarotta del nostro Paese. Dal momento che abbiamo espresso una volontà in maniera unanime nelle sedi appropriate, tra cui l'Aula, compiendo – lo dico in maniera spassionata – un lavoro impegnativo e defaticante, che ha comunque avuto un senso e un segno importanti in quel disegno di legge che richiavamo, auspico che se ne porti a conclusione l'iter, nonostante sia stato as-

segnato ad una Commissione a mio avviso impropria, dal punto di vista della speditezza dei lavori.

PRESIDENTE. Vorrei aggiungere un elemento riferito soprattutto all'ultima osservazione mossa dal collega Filippi: anch'io ho trovato abbastanza originale l'assegnazione del disegno di legge di cui è prima firmataria la collega Granaola alla Commissione bilancio.

Ci stiamo attivando per fare in modo che almeno vi sia l'assegnazione delle Commissioni riunite, perché questa Commissione – che ha affrontato tali problematiche fin dall'inizio, dimostrando una comune sensibilità a raggiungere un medesimo obiettivo – sia coinvolta nella definizione di una norma che ha, sì, risvolti di natura economico-finanziaria, ma che rappresenta soprattutto una risposta la più veloce possibile a chi è stato ferito, com'è a tutti noto, dal disastro accaduto a Viareggio.

Lascio la parola all'ingegner Moretti, rinnovando il mio ringraziamento per la sua presenza.

MORETTI. Signor Presidente, innanzi tutto vorrei partire dalle domande che appaiono più significative.

Abbiamo cercato di fare tutto quanto era possibile per un'azienda: se non lo abbiamo fatto, ditecelo; ma vi prego sempre di valutarlo nella logica di un'impresa che deve avere un comportamento etico inappuntabile e non può avere naturalmente discrezionalità illimitata. Altrimenti, non avrei i poteri propri di un dirigente di azienda, ma quelli che vengono definiti politici, discrezionali per natura, nel senso che ad un problema si dà una risposta che appunto chiamiamo politica.

Abbiamo dato mandato all'assicurazione senza alcun tipo di vincolo nell'azione che deve portare avanti: escludo che vi siano state pressioni per avere una rinuncia di qualsiasi tipo. Abbiamo chiesto di dare una soluzione immediata e rapida, benché provvisoria, alle richieste, perché chiunque potrà recarsi nelle sedi giurisdizionali civili o penali e avere fino all'ultimo livello la possibilità di far valere le proprie ragioni.

Non mi risulta che sia accaduto il contrario, e lo confermano i due dirigenti del Gruppo F.S. oggi qui presenti con me, che si interessano dell'argomento: stanno scuotendo energicamente il capo in segno negativo. Non so quindi davvero da cosa derivino queste vostre richieste: forse si tratta di un problema legato al pensiero che questa sia la sede ultima, trattandosi di richieste che non riescono a trovare una conclusione da parte delle assicurazioni; ma non voglio entrare nel merito del problema.

Escludo che vi sia alcuna pressione legata alla rinuncia di costituzione di parte civile in sede penale ovvero al ricorso in sede civile.

Chiunque compirà un'operazione con l'assicurazione valuterà se accogliere una transazione provvisoria o definitiva, in relazione al fatto che si senta soddisfatto o pensi di poter avere diverse soluzioni nelle sedi giurisdizionali, come fanno tutti.

Con ciò credo di aver risposto in maniera inequivoca al problema più importante che mi avete posto. Francamente, siamo molto sereni sul punto

e probabilmente il fatto che la giustizia debba esaminare tanti aspetti, che prima non erano neanche verificabili, testimonia quanto è stato detto da altri relativamente al fatto che si è aperto un mondo diverso.

Voglio ricordare che anche i recenti episodi cui è stato fatto cenno hanno riguardato due casi legati ad un'operazione austriaca e ad una francese (quella di ieri).

Noi non possiamo pensare, come impresa, di interpretare direttive e norme europee; lo si deve fare nelle sedi competenti. D'altra parte, vi prego di considerare che quest'anno, dal punto di vista della sicurezza – a parte questo spiacevolissimo episodio di Viareggio – abbiamo ulteriormente migliorato; siamo i primi in Europa.

Se mi si viene a dire che in Italia siamo i primi in Europa in fatto di sicurezza in qualsiasi settore del trasporto, da parte mia tanto di cappello. Badate però che se la ferrovia viene caricata eccessivamente non dal punto di vista della sicurezza, dove non c'è mai limite, ma da quello della sostenibilità economica, le imprese ferroviarie non potranno più operare il trasporto di determinate sostanze: lo lasceranno alla strada.

Se questo è il risultato che si vuole ottenere, non ho nulla da dire; ma sarebbe come se di fronte a due signori, uno grasso e l'altro magro, a quello grasso gli si dicesse continuamente di mangiare e a quello magro non gli si desse nulla. Questo è il rapporto tra la sicurezza della ferrovia e quella della strada.

Se ci confrontiamo a livello europeo per qualsiasi tipo di operazione, le discipline a cui siamo soggetti in Italia sono molto più severe, al punto che vi è noto che le associazioni europee – noi non ci siamo permessi neanche di aprire bocca su questo – hanno sollevato un'infinità di problemi sulle ultime direttive emesse in Italia, adducendo il fatto che, qualora venissero approvate, si fermerebbe il trasporto ferroviario.

Tutto comporta una valutazione ragionevole; in nessun caso – tranne che si decida di non muoversi – si ha la garanzia che non ci sia alcuna potenzialità di rischio. Dobbiamo essere in grado di poter anticipare ciò che è ragionevole e umanamente possibile prevedere, ma oltre quello non possiamo fare.

Ieri è stata enfatizzata la notizia di un premio conferito a Torino a qualcuno che avrebbe inventato la sonda per rilevare il riscaldamento degli assi: non è vero che è stata un'invenzione; non so chi abbia consegnato quel premio, visto che i nostri treni ne sono forniti da molto tempo. Non capisco perché si premi l'invenzione dell'acqua calda.

Si tratta di un campo molto complicato e specifico e purtroppo poco conosciuto, per cui tutti naturalmente si sentono di dare la loro opinione, e ben venga, a patto che non sia come per la nazionale di calcio, sulla quale si fanno anche le affermazioni che sembrano più banali.

Vi assicuro che, dopo trentadue anni di Ferrovie, non conosco tutte le dinamiche, perché insistono su specializzazioni talmente avanzate che preferisco affidarmi a specialisti che ne sanno più di me.

In merito ai problemi del Comune, nel momento in cui le Ferrovie vedranno accertate le responsabilità, esse avvieranno eventuali azioni di

rivalsa nei confronti di soggetti terzi la cui responsabilità nell'incidente abbia comportato un danno. Questo aspetto è talmente cinico che ci troviamo talvolta in difficoltà.

Immaginate che dovremmo chiedere i danni ogni volta che una persona si suicida sotto al treno: capirete a cosa si può arrivare, se si estremizzano di volta in volta i problemi. È chiaro che ci risulta difficile farlo, anche se in tempi antichi ci sono stati purtroppo casi in cui gente che si è suicidata ha rovinato la famiglia. Stiamo cercando di avere un atteggiamento più ragionevole e umano, nei limiti del possibile, quando c'è di mezzo una persona che ha perso la testa al punto di compiere un gesto così estremo come il suicidio: sono aspetti che dobbiamo pesare, evitando gli estremi o gli estremismi in queste valutazioni.

Ci stiamo comportando come il buon padre di famiglia, cercando di valutare nel modo più ragionevole e pacato possibile le questioni e di dar-gli soluzione.

Rispetto al problema del Comune e dei danni subiti, esso si rivarrà sui responsabili nel momento in cui verranno accertati, dopo i tre gradi di giudizio. Adesso non saprei a chi possa rivolgersi: non basta l'avviso di garanzia – non so se ne sia stato emesso già qualcuno, qui o al di fuori dell'Italia – bisogna accertare la responsabilità in giudizio.

Il Comune lo farà senz'altro: perché non dovrebbe farlo? In questo momento ci stiamo muovendo al di fuori di questa logica, che andrà avanti per la sua strada per chiunque vorrà seguirla; stiamo cercando anzitutto di dare una risposta immediata a chi è stato vittima di questa tragedia, senza alcun tipo di pressione.

D'altra parte, al di fuori dei problemi legati all'incidente nella città di Viareggio, di cui ci si occuperà nelle sedi appropriate e al momento giusto, abbiamo subito dato la nostra disponibilità al commissario e al Comune rispetto a problemi già aperti prima e che a maggior ragione devono essere affrontati. Mi riferisco alla disponibilità a realizzare le barriere anti-urto, e non per elevare un muro intorno a tutti i 16.000 chilometri di ferrovia onde evitare che, per una volta, ci sia il problema del GPL che fuoriesce. Questo non lo fa nessuno al mondo.

Se mi trovate una ferrovia fatta così in un qualsiasi Paese del mondo, lo facciamo anche noi; ma non mi si possono fare richieste irragionevoli, che peraltro costano un'infinità di soldi ai cittadini italiani, dal momento che quelli per le infrastrutture sono soldi dello Stato.

Oltre all'operazione delle barriere, abbiamo seguito le richieste del Comune riguardo ai binari; in accordo con la Regione che si è occupata della programmazione dei servizi regionali, abbiamo stabilito che non era necessario mantenerli disponibili.

Mi fermo qui; ma vorrei farvi presente che in qualunque modo ci muoviamo, abbiamo cartelli di condanna: questo non lo riteniamo né giusto né ragionevole.

Non entro nel merito dei problemi legati ai rapporti tra Stato e Regione, perché non appartengono alla nostra competenza. Per ciò che riguarda la questione posta dal senatore Filippi, il fatto che abbiamo fatto

cultura, ciò è un fattore molto positivo, dal momento che prima non c'era neanche conoscenza in merito.

Mi rivolgo però a voi, componenti del Parlamento, per sottolineare che, a mio avviso, è sbagliato considerare ogni ambiente di trasporto come un ambiente di lavoro. Se questo vale per le ferrovie deve valere anche per le strade, e subito, soprattutto considerando il rapporto 1 a 6.000 quanto agli effetti; anzi, se consideriamo i feriti, il rapporto è di 1 a 200.000.

Sapete che cosa vuole dire porre in questi termini la questione? Che dovremmo avere una quantità di tribunali in Italia che si occupano solo di questo problema.

Non esiste in giro per il mondo la nozione di disastro ferroviario. Vorrei farvi visitare gli altri Paesi più sviluppati in campo ferroviario – parlo degli Stati Uniti, non di quelli arretrati – per valutare se le nostre siano soluzioni più o meno avanzate. Negli Stati Uniti, all'interno delle città o dei centri storici, passano i due binari senza alcuna protezione, neanche le barriere che si alzano: c'è solamente un semaforo. Il passaggio del treno viene annunciato dal fischio del treno stesso. Stiamo parlando del Paese più evoluto al mondo.

È necessario capire cosa occorre fare per garantire ragionevolmente la sicurezza, altrimenti diventano interventi non fattibili.

L'ultima questione, posta dal senatore Cicolani, è molto delicata; cercherò di rispondere in termini schematici. Si è dimostrato che chiunque gira sui binari della rete ferroviaria italiana – manteniamo la distinzione tra una rete rispetto ad un'impresa ferroviaria – potenzialmente può recare un danno enorme.

Noi abbiamo coperture assicurative per centinaia di milioni; paghiamo premi assicurativi elevatissimi per poter garantire a tutti la sicurezza, anche perché il maggiore rischio che corriamo sono i disastri naturali. Mi riferisco a problemi concreti: ai danni che possono essere causati da un terremoto, da una scogliera che crolla o dalla strada che ha le fondazioni a monte della ferrovia, e il senatore Cicolani ne sa qualcosa in quanto ingegnere.

Pertanto, a coloro che operano sulla rete ferroviaria andrebbe controllata, oltre alla licenza e il certificato di sicurezza, anche l'adeguatezza della copertura assicurativa. Nel caso di Viareggio, ove alla fine fosse accertata una responsabilità in capo ad un soggetto diverso da Ferrovie dello Stato, non so se ci sarebbe la copertura assicurativa sufficiente.

Invito voi a fare opera di comprensione, da questo punto di vista: è ragionevole o no pensare che chiunque viaggia su una ferrovia e incrocia treni passeggeri che trasportano mille persone abbia una copertura assicurativa adeguata?

Tenete presente poi che «la moneta cattiva scaccia quella buona». Giustamente, ci si rivolge ora a Ferrovie dello Stato, a RFI e, soprattutto, a Trenitalia, ma vi faccio osservare che, per arrivare ad offrire i nostri *standard* di sicurezza, abbiamo delle condizioni di lavoro uniche al mondo, in termini di orari, turni, pause e attenzione alla sicurezza sul la-

voro. Nel frattempo, però, accanto a noi, ci sono altri operatori che cercano invece di risparmiare sul fronte della sicurezza, chiedendo magari ai loro macchinisti di fare il doppio delle ore rispetto ai nostri attraverso contratti *ad personam* supportati dalla declaratoria professionale, e che riescono così a praticare prezzi molto più bassi dei nostri: e fanno questo anche per il trasporto delle sostanze tossico-nocive.

Vi invito dunque a riflettere su tutti i problemi che ho richiamato, perché mi pare che, se da un lato tutti sono favorevoli alla liberalizzazione, dall'altro però, appena succede la minima cosa, vogliono tutti essere più «sicuri» del re. Si tratta di un atteggiamento certamente un po' schizofrenico – non lo dico a voi; anzi, perdonatemi l'espressione – che è comune a molti di coloro che hanno a che fare con la materia: così, mentre da una parte sono tutti a favore della liberalizzazione per ottenere il massimo dal punto di vista economico, dall'altra si richiede poi il massimo sul piano della sicurezza, per garantire gli *standard* più elevati al mondo. Le due cose, però, non stanno insieme.

Bisogna capire – e qui arrivo al problema – che, quando viene emesso il certificato di sicurezza, si dovrebbe richiedere anche una buona assicurazione che copra il danno ragionevolmente prevedibile. Lo stesso discorso vale, ad esempio, nel settore automobilistico: quando stipulo una polizza assicurativa, pensando a quanto potrebbe ammontare il risarcimento di un danno alla mia persona, cerco sempre di ottenere un massimale elevato. Fino a poco tempo fa sceglievo il massimale illimitato, pagando anche cento euro in più, ma oggi le compagnie – ve lo dico in via incidentale, per chi ancora non lo sapesse – non lo concedono più; il massimale più alto è cinquanta milioni di euro.

Non so se sia una cosa positiva; forse sarebbe il caso che il Parlamento riflettesse sui livelli minimi di copertura assicurativa, perché, a forza di battaglie sul filo della concorrenza – che per carità, va bene – stanno diminuendo troppo i massimali e le coperture.

Pensiamo a come si inserisce un discorso di questo tipo all'interno di un sistema ferroviario, nel quale un asse che si spezza può creare un disastro simile a quello di Viareggio. La questione riguarda non soltanto Trenitalia, ma anche ciascuna delle quarantasei imprese ferroviarie presenti nel nostro Paese, in possesso di regolare licenza. Ad esse bisogna poi aggiungere quelle nate di recente, nelle quali non c'è grande presenza sindacale (e quindi forti pressioni in relazione ai problemi del lavoro): in quelle realtà il contratto del macchinista, spesso, non ha nulla a che vedere con quello tipico del settore ferroviario, non prevedendo neanche la declaratoria professionale delle figure tipiche della sicurezza ferroviaria (macchinista e capotreno).

Si tratta solitamente di imprese che hanno cominciato la loro attività proprio con il trasporto delle sostanze tossico-nocive: tra l'altro, giusto per ricordarlo, mi pare ce ne fosse una, fallita di recente, che transitava proprio lungo il Tirreno, con base a Livorno.

Prevedendo quindi una base assicurativa verificata e una copertura adeguata, come deve essere per il settore automobilistico – valuterete

poi voi se ciò debba essere stabilito per legge o da un'autorità amministrativa indipendente – l'assicurazione di una parte saprà con certezza che, anticipando il risarcimento dei danni, si potrà poi rivalere sull'altra: si potrebbe addirittura prevedere qualcosa di analogo al modulo di contestazione amichevole in caso di incidente automobilistico.

Capisco che il salto da fare è veramente complicato per la portata della questione, soprattutto dopo una vicenda drammatica come quella di Viareggio; badate bene però che, anche in quel caso, è abbastanza semplice capire chi ha ragione e chi ha torto. Poi lo sappiamo che da noi non mancano quelli che – per vicende che non hanno nulla che fare con Viareggio – tuttavia, siccome sono intervenuti sulla vicenda di Viareggio, hanno bisogno di dire che le Ferrovie dello Stato sono comunque le peggiori del mondo. Sta anche a voi, però, fare le opportune distinzioni.

Il problema è capire che cosa accade se, nel momento in cui ci si deve accordare sul danno, una delle parti sa di avere alle spalle un'assicurazione che paga, per la quale ha dovuto corrispondere un premio e che è una componente dei suoi costi.

Il discorso rientra in quello più ampio della liberalizzazione: di certo, essa non può significare la richiesta, ad una impresa sola, del massimo di sicurezza, legandole peraltro mani e piedi, e invece la concessione della piena libertà alle imprese concorrenti. Senza contare il fatto che poi, anche quando non c'è una responsabilità diretta, è sempre quello stesso soggetto ad essere investito di tutti i problemi: questo non è accettabile.

Se permettete, quando ho letto i cartelli di contestazione, qualche giorno fa, mi sono molto dispiaciuto: non ritengo di essere mai sfuggito alle mie responsabilità; neanche accetto responsabilità che non mi appartengono, solo perché lo dice un signore sul quale è stata montata, anche nel caso di Viareggio, una piccola battaglia e che però non ha nulla a che vedere con quella vicenda.

Al discorso della sicurezza è legata anche la figura dell'«agente solo», vale a dire il macchinista unico in cabina, che esiste ormai in tutto il mondo e oggi anche in Italia. Da quando tale figura è stata introdotta, si è ridotto il numero degli incidenti ed è stato possibile, paradossalmente, anche conoscere le cause di molti incidenti che prima non si comprendevano. Incidenti che, secondo la letteratura in materia di incidenti aerei, sembrerebbero potersi ricondurre anche a possibili liti di coppia tra i macchinisti, come può accadere peraltro in qualsiasi ambiente di lavoro.

Abbiamo cercato di affrontare la vicenda di Viareggio a viso aperto, nel modo più trasparente possibile e con la massima disponibilità, e lo stiamo facendo anche in questo momento; per questo vi ringrazio per quanto qui è stato detto. In verità, avremmo potuto trincerarci dietro il fatto di dire di non poter fare niente; invece, quando ci siamo resi conto che i tempi per il risarcimento si stavano dilatando – a quattro mesi dall'incidente – abbiamo sollecitato la compagnia di assicurazione ad attivarsi e a verificare le modalità per provvedere subito al pagamento dei danni. In questo modo, in due mesi sono state definite le cause di cui vi ho detto.

In ogni caso, ci terrei a sottolineare che non necessariamente le compagnie di assicurazione devono trovare un accordo con il danneggiato: penso che sia ragionevole quello che avete detto, vale a dire che si proceda anche a temporanei risarcimenti, in attesa di una loro definizione *a posteriori*, in modo che sia possibile intanto dare un ristoro minimo indispensabile alle persone colpite ed evitare che, oltre al danno, si trovino anche nell'impossibilità di disporre delle risorse necessarie per proteggersi da quanto accaduto.

Credo quindi che, se non si risolve il problema della copertura assicurativa e della certezza della stessa, anche la più piccola impresa che trasporta due treni al giorno, ma nelle peggiori condizioni possibili perché deve risparmiare, può creare danni drammatici.

CICOLANI (*PdL*). Signor Presidente, in relazione a quanto è stato detto dall'ingegnere Moretti, che per gran parte condivido, voglio ricordare soltanto che il processo di liberalizzazione nel trasporto aereo, in occasione di incidenti molto importanti, ha indotto vari Stati – non lo Stato italiano – a fornire quelle coperture assicurative che le compagnie di per sé non avrebbero garantito.

Il settore del trasporto ferroviario non è enormemente dissimile da quello aereo, anche per quanto riguarda possibili azione terroristiche: la questione quindi si pone. Tuttavia, come nel trasporto aereo, il tema del *dumping*, in relazione al processo di liberalizzazione, viene in qualche modo attenuato dalla necessità di un'adeguata tutela assicurativa: i premi imposti dalle compagnie assicurative saranno tanto più elevati quanto più le imprese offriranno minori condizioni di sicurezza. Questo è un elemento rilevante.

Vorrei chiarire che non era mia intenzione sollevare un tema che poi diventa difficilmente risolubile su scala nazionale, essendo probabilmente disciplinabile a livello di direttiva comunitaria. Perlomeno ai concessionari nazionali però solleciterei un intervento nell'immediatezza – per un anno o due, quindi giusto per il tempo della definizione di una normativa apposita – che probabilmente è dell'ordine del cinque per cento del premio assicurativo complessivo (quindi di pochi punti percentuali).

Se è vero, infatti, che, per una persona che viene a mancare, probabilmente il risarcimento ammonta a un milione di euro, il punto è che, in attesa della definizione del procedimento giudiziario, bisogna dare anche cinquantamila euro ai familiari per sostenerli, essendo venuto a mancare improvvisamente il reddito di quella persona.

La mia domanda era dunque la seguente, e ad essa vorrei una risposta semplicissima da parte dell'ingegner Moretti: a vostro avviso, serve su questo punto specifico un intervento legislativo – e io non credo, anche se lo sto elaborando – o piuttosto serve semplicemente una direttiva (ad esempio di RFI) da dare ai grandi concessionari del Paese, per fare in modo di garantire che chi viaggia sulla propria rete disponga di assicurazioni di questo tipo, altrimenti non ha l'autorizzazione a viaggiare?

MORETTI. La risposta è sì, senatore Cicolani, però ad una semplice condizione: che poi Rete ferroviaria, come veniva detto prima, possa rivaleersi sul responsabile.

PRESIDENTE. Certo.

MORETTI. E per poterlo fare, deve avere la certezza che l'altro abbia un'assicurazione che copra quei casi. Allora, anche in questo senso, non c'è bisogno di una legge: quando, nel rilasciare la licenza, viene compiuta la valutazione economico-finanziaria, nella parola «finanziaria» è incluso anche il problema, non immediato, ma differito. Basta quindi dare semplicemente un'indicazione chiara e, soprattutto, stabilire il livello della copertura finanziaria sulla quale dover pagare i premi.

Permettetemi di ricordare un aspetto forse poco noto: non abbiamo mai avuto problemi di assicurazioni, perché in Europa siamo considerati tra i più sicuri, quindi abbiamo i premi più bassi. Questo è il dato concreto, grazie al quale si dimostra la sicurezza: non abbiamo mai incontrato problemi o difficoltà nell'avere assicurazioni; in questo momento, i nostri premi, se paragonati a quelli della Francia o della Germania, sono molto inferiori.

È possibile compiere quell'operazione che lei diceva, senatore Cicolani, dando semplicemente garanzia a Rete ferroviaria italiana – che, lo ricordo, è un'impresa posseduta indirettamente, al cento per cento, dallo Stato – che chiunque procuri un danno sia poi in grado di rifonderlo; altrimenti, diventerebbe un'operazione che non dimostra quell'atteggiamento virtuoso al quale prima si accennava, e che invece deresponsabilizza.

PRESIDENTE. Vorrei sottolineare un punto, per esprimere la mia opinione sulla questione sollevata dal senatore Cicolani e ripresa dall'ingegner Moretti.

Quando, nel 1956, il Parlamento approvò la legge istitutiva delle partecipazioni statali, all'articolo 5 fu previsto che le imprese di Stato dovessero operare con criteri di economicità: concetto che, così come veniva interpretato in quegli anni, andava nella direzione giusta. Negli anni '70, e più segnatamente negli anni '80, economicità significava assumere gente, costituire carrozzoni, perché così si dava lavoro.

Ora ci troviamo in un momento successivo, ingegner Moretti. Quindi, nessuno di noi vuole caricare con provvedimenti legislativi l'operatività delle imprese trasformate in S.p.A. in un mercato liberalizzato, ma controllate dall'azionista chiamato Stato. Rifiuto però da sempre, come persona attenta a queste problematiche giuridiche, di assimilare l'impresa privata a quella privata controllata dallo Stato.

È vero che le Ferrovie hanno compiuto passi da gigante in questa direzione sul piano del risanamento, dell'imprenditorialità e della managerialità: di ciò rendiamo loro atto. Se però lo Stato continua ad essere azionista, dev'esserci un impegno a ricercare comunque soluzioni più innova-

tive e originali, di fronte al problema emergenziale, da parte di tutti e in particolare del *management* dell'impresa di Stato: l'ingegner Moretti è su questa linea; vediamo di concretizzarla seguendo la proposizione del senatore Cicolani.

Il disagio è solo questo: non intendiamo sostituirci ai giudici per cercare responsabilità di tipo organizzativo. Il disagio sta nel fatto che, come parlamentari, ci rechiamo sul territorio e la gente che non vede risolto il problema nella sua interezza e nemmeno vede alleviate le proprie difficoltà (nei termini di un'erogazione di un anticipo di rimborso delle spese conseguenti ai danni), non riceve alcuna risposta.

In questo senso, escludo che debba intervenire il Parlamento: non mi sembra che la strada giusta sia l'approvazione di una legge; poi per obbligare chi? L'impresa privata? No: a mio avviso, l'impresa privata partecipata dallo Stato, che quindi ha nello Stato stesso il proprio orizzonte di riferimento, deve sentire l'esigenza di muoversi con un livello di sensibilità maggiore, predisponendo strumenti operativi idonei a colmare eventuali lacune del mercato.

A mio avviso, va bene l'assicurazione, ma che cosa vieta che il *manager*, mentre sottoscrive un contratto assicurativo, che è milionario, immagini la creazione di uno strumento originale, come un fondo per incidenti eccezionali, che scatti a titolo di anticipo delle liquidazioni successive, che arriveranno dopo il completamento dell'istruttoria? Niente, tanto meno un maggior costo della polizza, che al limite diventerebbe parte di una trattativa privata; una soluzione di questo genere, però, vista la bravura dei *manager* delle Ferrovie, a mio avviso potrebbe essere adottata.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, lei ha introdotto un tema a me particolarmente caro, relativo alla responsabilità sociale d'impresa, tanto più auspicabile, in quanto l'azienda sia sostanzialmente in mano pubblica. La invito, però, a fare questo ragionamento a tutto tondo, insieme a tutte le aziende di Stato, a partire da Poste italiane S.p.A.

Nella traiettoria delle trasformazioni che conoscono queste aziende di Stato, talvolta anche meritevoli per i risultati finanziari ed economici che producono, rimangono sul territorio non solo risultati positivi, ma talvolta anche detriti e disastri. Voglio prendere sul serio l'ultima riflessione mossa da lei, signor Presidente: facciamo una riflessione complessiva insieme sulle responsabilità sociali d'impresa e sulla missione che la politica è chiamata a dare alle aziende private, ma allo stesso tempo partecipate dal pubblico. È un tema importante.

GRANAIOLA (PD). Signor Presidente, sarò telegrafica nel sottoporre all'ingegner Moretti una questione precisa: vorrei sapere se porterà avanti un'azione di verifica per quanto riguarda le assicurazioni, per vedere se stiano effettivamente svolgendo la loro azione nei termini in cui è stato riferito dai familiari delle vittime, perché ciò è assolutamente rilevante.

Non è vero che in altri Paesi d'Europa non ci sono trasporti di merci pericolose a rischio zero: credo che a quello si debba tendere e non guardare ad altro. È il caso del trasporto del cloro in Svizzera.

MORETTI. Vi sono più incidenti che da noi, senatrice Granaiola: posso mostrarle la tabella.

GRANAIOLA (PD). Credo comunque che un'azienda debba sempre cercare la sicurezza e che i risparmi aziendali non possano avvenire a discapito di quest'ultima.

BALDINI (PdL). Signor Presidente, vorrei puntualizzare in modo sintetico quanto ci siamo detti oggi, con un certo finalismo, per avere qualche certezza. Escludiamo che le compagnie di assicurazioni pongano questa condizione capestro alle vittime o ai loro familiari? Lo può escludere nel modo più assoluto o deve verificarlo?

MORETTI. Lo escludo, ma adesso comunque lo verificheremo.

BALDINI (PdL). Per gentilezza, dovrebbe farci avere formalmente una risposta puntuale su questa questione, perché – come può immaginare – è dirimente e di grande rilevanza.

Per quanto concerne i danni subiti dallo Stato piuttosto che dalla Regione Toscana o dal Comune di Viareggio, le Ferrovie non hanno avuto alcuna richiesta di risarcimento del danno. È esatto?

MORETTI. Come potrebbero?

BALDINI (PDL). Generalmente si richiede il risarcimento di tutti i danni patiti e da quantificare; sarà in sede giudiziaria che si porrà richiesta formale. Personalmente io, che ora faccio la parte dell'avvocato e non più del senatore, la farei.

MORETTI. Perché a noi e non alla società Gatx?

BALDINI (PDL). A tutte e due.

MORETTI. Sembra che le Ferrovie siano marziani.

BALDINI (PDL). Le do ragione sul punto, ma contesto una risposta che lei ha dato e che non condivido. Le Ferrovie dello Stato ritengono di avere subito un danno, ancor più rilevante sotto il profilo dei danni materiali; lei però ha detto che eserciterete un'eventuale richiesta di risarcimento dei danni subiti nel momento in cui verranno accertate le responsabilità. Dopodiché, ha fatto un paragone a mio avviso improprio tra una persona che si butta sotto a un treno ed una tragedia del genere.

MORETTI. Perché improprio? Formalmente è identico.

GRANAIOLO (*PD*). Come si fa a dire che è uguale? Sono sconvolta.

BALDINI (*PDL*). Improprio, perché le condizioni sono oggettivamente diverse e il danno di fatto ha una rilevanza differente. Ad ogni modo, non voglio aprire una polemica con le Ferrovie, perché le mie dichiarazioni puntano a capire se c'è la possibilità di trovare una soluzione nell'interesse generale prima e particolare poi. Dal momento che lei fa un richiamo ad un rigore sotto il profilo economico e finanziario per quanto riguarda la gestione della sua azienda, le chiedo se, in quanto amministratore delegato, non ritenga opportuno avviare eventuali azioni di rivalsa nei confronti di soggetti terzi, oppure presentare un eventuale esposto presso l'autorità giudiziaria perché accerti la responsabilità, o quantomeno dichiarare che vi costituirete parte civile nel procedimento penale in atto.

MORETTI. Senatore Baldini, c'è l'autorità giudiziaria che sta indagando. D'altra parte, le ricordo che le Ferrovie dello Stato hanno già contestato alla Gatx la responsabilità della condizione di sicurezza del carro merci la cui rottura ha determinato l'incidente. Quella è la base dalla quale partiranno successivamente tutte le altre operazioni legate al risarcimento dei danni. C'è una inchiesta in corso; ci costituiamo al momento giusto, quando avremo qualche elemento per farlo.

BALDINI (*PDL*). Lo so che c'è un'inchiesta in corso.

MORETTI. Sono i normali passi giuridici che un'impresa deve fare. Al momento, non ho alcuna notizia di pressioni in merito alle persone; faremo una verifica. Chi se ne sta occupando mi ha detto che lo esclude, però agiremo perché tali accadimenti non si verifichino. Per il resto, capisco tutto, ma se voi volete muovervi in una logica diversa, seguendo una responsabilità sociale – che non capisco come verrà considerata – bisogna che mettiate in discussione tutte le regole vigenti, perché la società non può più essere ricapitalizzata.

PRESIDENTE. Certo.

MORETTI. Semmai c'è un problema al quale non è stata data alcuna attenzione; vi ho parlato di concorrenza sleale. Lo dico in maniera aperta: quando si mettono a confronto contratti di lavoro e non c'è risposta, non so di che cosa dobbiamo parlare.

STIFFONI (*LNP*). Signor Presidente, intervengo per sottoporre all'attenzione dell'ingegnere Moretti una considerazione non soltanto mia personale, ma di tutto il Gruppo che rappresento. La Lega Nord ritiene assolutamente sconsigliata la sua adesione al Comitato promotore delle olimpiadi di Roma 2020: parlo di una dichiarazione che lei ha fatto la settimana scorsa. In effetti, quale *manager* pubblico di un'impresa di Stato, vorremmo soltanto e sommamente ricordarle che i biglietti ferroviari

non vengono staccati soltanto a Roma, ma anche a Venezia, e forse più al Nord che al Sud. Pensiamo quindi che una condotta più equidistante sarebbe stata auspicabile; non ci saremmo decisamente aspettati una caduta di stile di questo genere.

PRESIDENTE. Rinnovo il ringraziamento all'ingegner Moretti e a tutti i senatori intervenuti e dichiaro conclusa l'odierna audizione.

Pertanto, rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 16,25.

