



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n.

**BOZZE NON CORRETTE**  
**(versione solo per Internet)**

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

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA  
SUL FENOMENO DEGLI INFORTUNI SUL LAVORO E DELLE  
MALATTIE PROFESSIONALI, CON PARTICOLARE RIGUARDO AL  
SISTEMA DELLA TUTELA DELLA SALUTE E DELLA SICUREZZA NEI  
LUOGHI DI LAVORO**

AUDIZIONE DEL DOTTOR MICHELE EMILIANO, PRESIDENTE DELLA  
REGIONE PUGLIA, IN MERITO AGLI INFORTUNI SUL LAVORO  
CONSEQUENTI ALL'INCIDENTE FERROVIARIO, AVVENUTO IL 12  
LUGLIO 2016, NELLA TRATTA COMPRESA TRA ANDRIA E CORATO

58<sup>a</sup> Seduta: mercoledì 25 gennaio 2017

Presidenza della presidente FABBRI

## INDICE

### **Audizione del dottor Michele Emiliano, Presidente della Regione Puglia, in merito agli infortuni sul lavoro conseguenti all'incidente ferroviario, avvenuto il 12 luglio 2016, nella tratta compresa tra Andria e Corato**

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie: AL-A; Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Alternativa per l'Italia, Euro-Exit, M.P.L. - Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, ApI, E-E, MPL); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL.*

*Intervengono il dottor Michele Emiliano, Presidente della Regione Puglia, l'avvocato Giovanni Giannini, Assessore ai lavori pubblici della Regione Puglia, l'ingegner Barbara Valenzano, Capo dipartimento mobilità dell'Assessorato ai lavori pubblici della Regione Puglia, la d.ssa Elena Laterza, addetta stampa del Presidente Regione Puglia, nonché i collaboratori dottor Bruno Giordano, dottor Raimondo Morichi, dottoressa Marzia Bonacci, dottor Domenico Della Porta e Maresciallo Capo Massimo Tolomeo.*

*I lavori hanno inizio alle ore 14,37.*

#### *SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI*

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso il resoconto sommario e il resoconto stenografico nonché, ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del Regolamento interno, attraverso l'attivazione dell'impianto audiovisivo. Poiché non vi sono obiezioni, resta così stabilito.

Faccio presente inoltre ai nostri ospiti che avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video e la secretazione dell'audizione o di parti di essa - di cui non sarà quindi pubblicato il resoconto stenografico - qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non possano essere divulgati.

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Audizione del dottor Michele Emiliano, Presidente della Regione Puglia, in merito agli infortuni sul lavoro conseguenti all'incidente ferroviario, avvenuto il 12 luglio 2016, nella tratta compresa tra Andria e Corato**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del presidente della Regione Puglia, dottor Michele Emiliano, in merito agli infortuni sul lavoro conseguenti all'incidente ferroviario, avvenuto il 12 luglio 2016, nella tratta compresa tra Andria e Corato, su cui questa Commissione ha aperto un fascicolo.

Do il benvenuto al presidente Emiliano, all'avvocato Giovanni Giannini, assessore ai lavori pubblici della Regione Puglia, all'ingegner Barbara Valenzano, capo dipartimento mobilità e alla dottoressa Elena Laterza, addetta stampa della Presidenza della Regione.

Presidente Emiliano, come lei sa, stiamo indagando sull'incidente avvenuto nel luglio scorso nella tratta ferroviaria Andria-Corato. Premetto che la nostra è una Commissione parlamentare d'inchiesta, che quindi da un lato ha gli stessi poteri e limitazioni dell'autorità giudiziaria nel momento in cui apre inchieste e indaga su fatti specifici, ovviamente in relazione al

tema di nostra competenza, che è la sicurezza sui luoghi di lavoro. dall'altro, vi è poi tutta l'altra attività che la Commissione svolge sul piano parlamentare e legislativo in relazione alle norme che regolano il tema della sicurezza sui luoghi di lavoro.

Rispetto all'argomento in oggetto, ci eravamo sentiti pochissimi giorni dopo l'incidente avvenuto in Puglia, allorquando svolgemmo una serie di audizioni in prefettura e ci recammo anche sul posto, con un impatto emotivo evidentemente molto forte. Vedere il disastro in quel territorio fu molto importante per noi anche per comprendere l'urgenza di fare audizioni per contribuire a dare le nostre risposte, quelle che spettano a noi, sul tema dell'accertamento delle responsabilità e, laddove il meccanismo non abbia funzionato come avrebbe dovuto, individuarne le cause. Abbiamo ottenuto, quindi, un ciclo di audizioni e nella giornata di ieri abbiamo udito il procuratore della Repubblica di Trani con i due sostituti. L'audizione è stata secretata, per cui ovviamente non posso riferire i contenuti della stessa, però sono emersi una serie di interrogativi che anche questa Commissione si è posta negli ultimi mesi.

Al di là del fatto che, come abbiamo avuto modo di verificare anche durante il nostro sopralluogo, l'incidente ferroviario è avvenuto a causa di un errore individuale, è inevitabile immaginare che gli errori e le

responsabilità individuali si inseriscano in un quadro più complesso, in cui c'è una società che gestisce la linea ferroviaria, data in contratto di servizio dalla Regione; ci sono responsabilità in capo alla società competente sul piano della sicurezza in termini di investimenti in formazione e infrastrutture dedicate alla sicurezza. Permangono, tuttavia, una serie di interrogativi che riguardano, dal nostro punto di vista, anche gli enti deputati ai controlli. Mi riferisco all'USTIF, per esempio. Questa Commissione ha udito due funzionari - peraltro siamo rimasti sorpresi dal loro atteggiamento molto formale - e in sintesi non solo è emerso che non ci sono stati controlli negli anni (neanche quelli a campione che qualsiasi ente di vigilanza fa, o quantomeno dovrebbe fare), ma i funzionari erano molto disinformati. Alla domanda diretta della Presidente, anche il giorno delle audizioni in prefettura, se si fosse mai avuto notizia dei famosi «quasi incidenti» avvenuti su quella tratta negli anni, la risposta dei due funzionari è stata evasiva: «No, assolutamente non ne abbiamo contezza». Questa è una delle domande che, per esempio, mi sentirei di fare alla Regione, insieme ad un altro quesito che le rivolgo, presidente Emiliano, ben consapevole che lei non era presidente all'epoca: nel 2004 la Ferrotramviaria (che fa investimenti in autonomia, perché è un'azienda a tutti gli effetti) fece domanda alla Regione Puglia per accedere a

finanziamenti europei, per un valore di 30 milioni, per una serie di impegni di spesa, tra cui - la nota più evidente risulta questa - 7 milioni da spendere nella sicurezza. Qualche tempo dopo (pochissimo) la stessa Ferrotramviaria modificò gli impegni di spesa sostenendo che, dei 30 milioni, per l'adeguamento alla sicurezza gliene servivano circa 3. Non molto tempo dopo, la stessa Ferrotramviaria - correggetemi se sbaglio, ma sono le informazioni che abbiamo raccolto in questi mesi di lavoro - modificò nuovamente l'impegno di spesa con investimenti sul piano della sicurezza pari a zero. Ebbene, o funzionava tutto perfettamente o probabilmente, modificando le sue intenzioni, la Ferrotramviaria era in grado di impegnare risorse proprie sul fronte della sicurezza, al di là dei fondi pubblici, o, purtroppo, dato l'evento accaduto a luglio, qualcosa evidentemente non ha funzionato.

Rispetto al blocco telefonico, non sono un'esperta e so che ci sono ancora realtà nel nostro Paese a binario unico che, purtroppo, lavorano con quel sistema; però, è anche vero che sul fronte della sicurezza bisogna dotarsi della migliore strumentazione possibile che garantisca determinate tutele sotto questo profilo. Tra l'altro, in quella zona - abbiamo potuto verificarlo, proprio perché ci siamo stati - il telefono cellulare non prende sempre; senza considerare poi che il capostazione che è stato indagato, e

cioè una delle persone che ha responsabilità dirette nella vicenda - a quanto ci risulta - faceva non solo il capostazione ma anche il bigliettaio e l'ufficio informazioni, e in più doveva controllare la partenza o meno dei treni per evitare che fossero concomitanti. Ci dicono infatti gli esperti che il pericolo è dato non solo da un treno che va incontro ad un altro, ma anche da due treni susseguenti.

Vi sono una serie di interrogativi, insomma, che ci impongono una riflessione collegiale; innanzi tutto perché sono morte 23 persone, quindi non possiamo ovviamente sottacere un fatto così tragico. D'altra parte, come si diceva ieri, la sicurezza è un valore assoluto e universale, per tutti, ciascuno per le competenze che ricopre. Quindi, presidente Emiliano - so di parlare al Presidente della Regione Puglia - noi non siamo giudici e non dobbiamo incarcerare nessuno, ma dobbiamo fare in modo che le norme in tema di sicurezza, quando ci sono, vengano rispettate (questo riguarda evidentemente l'azienda) e che un certo tipo di eventi non accada più.

Fatta questa premessa, le cedo immediatamente la parola, per poi dare modo ai colleghi che lo riterranno di porle delle domande.

*EMILIANO.* Signora Presidente, non siamo testi diretti di alcunché poiché, a quanto mi risulta, nessuno dei dipendenti regionali ha percepito fatti o



circostanze rilevanti ai fini delle indagini diversi dai documenti che sono stati diligentemente raccolti, ordinati e anche, forse, illustrati in modo ragionato. La Commissione dovrebbe infatti disporre di una relazione che, almeno per quanto mi riguarda, è stata molto utile - non l'ho scritta io, quindi posso fare qualche complimento - poiché mi ha consentito, per quella che è la mia competenza certamente non elevata in materia di trasporti, di arrivare alla conclusione che la legislazione in tema di ferrovie non connesse - chiamiamole così - era piuttosto confusionaria. La ragione per la quale il Ministro dei trasporti ha immediatamente affidato, subito dopo l'incidente, all'Autorità nazionale dei compiti che in precedenza erano esercitati dall'USTIF (che è un ufficio dello stesso Ministero), probabilmente è quella di mettere un po' d'ordine anche nell'applicazione di queste normative molto confusionarie sulle quali però - voglio ribadirlo - le Regioni, contrariamente a quello che era lo spirito della riforma referendaria, non hanno neanche adesso alcuno specifico potere. Ciò, evidentemente, senza invocare il neocentralismo regionale che è diventato, mio malgrado, un'immagine che mi porto dietro, ma vi prego di credere che non è assolutamente così, nel senso che non ho mai avuto particolare simpatia per i Presidenti delle Regioni che pensano di fare tutto da soli e di sostituire qualunque tipo di altra autorità.

Rimane il fatto che, in materia di trasporti, credo per motivi costituzionali ed anche - non confessati - di controllo del territorio, le Regioni, sia per quanto riguarda le linee ferroviarie sia per quanto riguarda le strade, sono escluse da qualunque possibilità di intervento. Persino durante le neviccate, terribili e tragiche, di questi ultimi giorni, le Regioni hanno la Protezione civile, quindi possono soccorrere con i *thermos* gli automobilisti sulle strade ma non possono decidere se, come, quando, spazzarle e pulirle. Lo stesso vale per i controlli sulle linee ferroviarie: dobbiamo passare, con una partita di giro, i fondi del trasporto pubblico - che vengono comunque trasferiti dal centro - alle aziende concessionarie e dobbiamo stipulare i contratti di servizio, ma a tutti i controlli provvede lo Stato nazionale che sotto questo aspetto ha ammesso, attraverso l'USTIF, di non aver esercitato dei controlli reali.

Se chi deve scrivere una guida sui ristoranti invia spesso delle persone a fingere di essere degli avventori per capire se il ristorante funziona o non funziona, possiamo invece dire che l'USTIF non ha funzionato in questa maniera; nessuno ha mai effettuato controlli sulle modalità effettive dell'organizzazione del lavoro. Questo ovviamente immagino lo dedurremo dalla lettura dell'audizione dei responsabili

dell'USTIF che lo hanno candidamente ammesso, come lei ci ha comunicato.

Per evitare che io cominci a fare valutazioni di natura meramente personale o politica - non so quale delle due sia più inutile per la Commissione - voglio semplicemente dire che, secondo il mio giudizio, quando le Regioni diventano - se lo diventano - responsabili e proprietarie delle linee ferroviarie dovrebbero avere, per legge, facoltà ispettive di controllo anche materiali e non solo rimettere tutto al centro. Non a caso ho usato il termine «se» a proposito della proprietà delle linee, perché noi, con riferimento alla linea della quale si sta parlando, non siamo ancora riusciti a diventarne proprietari; lo Stato non ci ha ancora ceduto formalmente la linea. Quindi ci limitiamo, come qualunque altro TPL, a prendere soldi dallo Stato centrale, a stipulare i contratti e a fare i contratti di servizio secondo le norme di legge, ammesso che i soggetti concessionari abbiano avuto le autorizzazioni dal Ministero.

Per quello che ho potuto comprendere le Regioni, una volta che lo Stato centrale autorizza l'esercizio, devono fare fronte al pagamento delle prestazioni. Quindi, la misura della regolarità per quello che risulta alle Regioni consta esclusivamente dell'autorizzazione all'esercizio che viene richiesta dal concessionario, dal privato in questo caso, e concessa dal

Ministero dei trasporti (adesso dall'Agenzia indipendente e in precedenza credo proprio dall'USTIF). Questo è un sistema che secondo noi non funziona. Noi dobbiamo porre in capo alle Regioni delle specifiche responsabilità, che fino ad oggi non ci sono mai state, per legge. Non dovrebbe essere difficile: basterebbe consentire anche a più Regioni, un po' come si fa ad esempio per gli ambiti idrogeologici, di avere delle autorità che effettuino il controllo, al limite - non guasterebbe - in parallelo con quello dell'Agenzia nazionale o con l'USTIF.

Mi rendo conto che questo complica molto la gestione di questo tipo di contratti, pertanto sono adesso a suggerire delle modifiche legislative, perché credo che la Commissione abbia anche questo compito. Faccio ovviamente riferimento alla gestione delle ferrovie concesse, in particolare di quelle non connesse. Se sono connesse, si tratta di vere e proprie linee ferroviarie nazionali, quindi vale la normativa che vige per tutte le ferrovie e che le Regioni si mettano a controllare le linee ferroviarie nazionali mi pare superfluo. Però, se dovessero mai residuare linee ferroviarie non connesse, secondo me è legittimo dotare le Regioni del potere e del dovere di controllare queste linee in parallelo con le autorità dello Stato. Non so se ci siano precedenti; credo di no. Ad esempio, questo non vale per il volo aereo: noi siamo gestori dell'aeroporto, però l'autorità per la validazione e

per i controlli sulla sicurezza del volo certamente non è la Regione Puglia. Quindi, se per assurdo un aeroporto dovesse funzionare senza i dovuti requisiti - se ce ne accorgiamo, e questa rilevazione dovrebbe essere del tutto casuale - noi possiamo segnalarlo all'Autorità nazionale per la sicurezza del volo, ma non abbiamo nessun potere di ispezione autonoma; né esistono nelle Regioni uffici in grado di effettuare controlli di altissima complessità tecnica come sono quelli sulla sicurezza dell'esercizio delle linee ferroviarie.

Non dico che questo avrebbe potuto evitare ciò che è accaduto, lo dirà solo la magistratura. La normativa, come ho detto, è enormemente confusa, quindi - faccio solo un'ipotesi - i pubblici ministeri avranno molti problemi dal punto di vista della costruzione dell'ipotesi accusatoria, perché la normativa consentiva mille scappatoie. Devo dire, se posso, che la mia impressione è che forse era costruita proprio allo scopo di consentirle. Ovviamente è un giudizio politico, storico; stiamo parlando di una normativa che si è sedimentata nel tempo, come al solito e come spesso succede in questo Paese, con tentativi di fare sul serio immediatamente seguiti da retromarce, al fine di allentare l'eccessiva severità della norma precedentemente instaurata. Questo probabilmente ha consentito tutto ciò ed è il punto focale che ho dedotto leggendo gli atti, quindi è una mia

opinione e come tale è irrilevante dal punto di vista testimoniale, ma può essere utile per eventuali approfondimenti da parte della Commissione.

A mio avviso, quando l'azienda ha deciso di non dare seguito ad un finanziamento che aveva ricevuto per dotarsi del Sistema controllo marcia treno (SCMT) e di passare al raddoppio della tratta senza però dotare quella a binario unico del suddetto sistema, evidentemente l'aspettativa era che il sistema a doppio binario, ove realizzato velocemente, avrebbe potuto supplire alla situazione; entrambi i metodi, mi dicono, erano legittimi dal punto di vista normativo. Tuttavia, nel momento in cui da parte della Regione si passa al finanziamento del raddoppio del binario, viene abbandonata l'idea di dotare il binario unico del Sistema di controllo marcia treno del quale peraltro i vagoni erano invece sicuramente dotati, o almeno credo lo fosse uno dei due coinvolti nell'incidente. Io però non sono certo un esperto di questioni ferroviarie, né sono un testimone diretto di alcunché. È una mia impressione che quindi affido alla Commissione, con la certezza che non immaginerà mai che la mia sia una testimonianza decisiva ai fini della ricostruzione del fatto, ma che possa essere una linea di approfondimento che può essere seguita.

Naturalmente, come è noto, in questa materia esiste il concorso di cause colpose indipendenti. È un termine complicato, ma sostanzialmente

significa che se più soggetti, anche all'insaputa l'uno dell'altro, hanno tenuto delle condotte che hanno facilitato la verifica dell'evento, tutte concorrono nello stesso evento e quindi sono tutte responsabili - lo ripeto - anche se tra di loro non c'è un concerto. Pertanto, anche in questo caso potrebbe essersi verificato un concorso di cause colpose indipendenti, che ovviamente vanno quantificate sia ai fini del risarcimento che dell'eventuale determinazione della pena. È infatti evidente che comunque, ove dovesse esistere un fatto, una *conditio sine qua non* per la verifica dell'evento, il responsabile principale dello stesso è chi ha posto in essere la *conditio sine qua non*. Vanno tuttavia considerati anche tutti coloro che in precedenza dovessero aver commesso azioni che in qualche maniera hanno facilitato il verificarsi dell'evento, violando norme cogenti, imperative o di normale prudenza.

Ciò detto, la domanda da porsi è se in questi casi rispettare la legge è sufficiente. Rispettare la legge, peraltro abbastanza confusa come nel caso di specie, è sufficiente per dire di aver fatto quanto è dovuto, oppure è esigibile una condotta che vada oltre il rispetto della legge, possibilmente connessa alla normale evoluzione della tecnologia? Immagino infatti che su questo la Commissione si stia interrogando. Se vi fosse una violazione della legge, il problema sarebbe risolto e non sarebbe neanche complicato

da dimostrare dal punto di vista giuridico; tuttavia, se non vi fosse violazione di legge, sopravviverebbe una responsabilità per non aver dotato la struttura aziendale della più evoluta tecnologia nella materia? Voi dovete infatti guardare al rapporto di lavoro tra i dipendenti e la società e quindi chiedervi se il datore di lavoro che non dota il suo treno della più evoluta tecnologia nella materia è responsabile verso i lavoratori, al di là del fatto che ha rispettato la legge.

Questo terzetto affronta anche la questione dell'ILVA, che è molto interessante per gli aspetti che la Commissione esamina, se la stessa riterrà di considerarla.

PRESIDENTE. Ci sentimmo all'epoca.

EMILIANO. Sì, ma là dove la Commissione volesse approfondire avremmo qualche centinaio di casi gravissimi da ricostruire nella storia di infortuni mortali dei quali peraltro l'azienda omette persino di mantenere la memoria. Siamo come ad Auschwitz: i morti sul lavoro dell'ILVA sono nel vento.

Ripeto, comunque, che questo è il massimo del contributo che mi sento di dare in questa giornata; dopodiché vi è la memoria che accompagna la documentazione fornita dall'autorità giudiziaria. Non siamo



stati autorizzati a fornire la memoria suddetta; immagino però sia possibile che l'autorità giudiziaria l'abbia fornita, ma non lo sapremo mai perché è secretata. Mi chiedo pertanto se, indirettamente, ci siano domande specifiche che, senza violare la secretazione precedente, servano a chiarire questo testo che mi sembra molto rilevante per ricostruire la lettura dei documenti, che è molto complessa (almeno io non sarei mai stato capace di leggerli con un senso compiuto se non avessi avuto questo documento). Ad ogni modo è chiaro che prima o poi esso sarà ostensibile, sarà reso pubblico e quindi potrà essere utilizzato; tuttavia, se allo stato vi fossero specifiche domande tecniche alle quali ritenete che l'ingegnere Valenzano o l'assessore Giannini possano rispondere, io mi sono fatto accompagnare proprio per questa ragione. Ovviamente mi riferisco a domande di natura tecnica, perché a quelle politiche, per ragioni di gerarchia, rispondo io, mentre ai quesiti tecnici rispondono loro.

BORIOLI (PD). Signora Presidente, ringrazio il presidente Emiliano. Ovviamente, anche per una questione di cortesia, non farò domande perché con il suo intervento, che ho ascoltato per intero, mi sembra abbia tracciato un quadro che fornisce alcuni spunti interessanti di approfondimento; lo

dico avendo ricoperto, per cinque anni, la carica di assessore ai trasporti del Piemonte.

Uno dei punti dirimenti che il presidente Emiliano ha citato riguarda la confusione di competenze; un tema rispetto al quale posso tracciare un'analogia, perché avevo due casi di due linee concesse per le quali la situazione era più o meno la stessa: la Regione stava cercando di acquisire definitivamente la proprietà, però in realtà avevamo un contenzioso con la società Gruppo torinese trasporti (GTT), che era il soggetto pubblico o comunque la società che gestiva le linee; alla fine siamo andati avanti alcuni anni senza arrivare ad una conclusione definitiva. In questo caso, su materie come queste, si incrociano competenze e fattispecie diverse: la disciplina, l'individuazione normativa, la prescrizione delle misure, il tema della sicurezza (nei vari in casi in cui si applica) sono competenze esclusive dello Stato, che però nel momento in cui devono essere esercitate da un soggetto istituzionale come la Regione (quando ne sarà pienamente proprietaria) oppure l'azienda richiedono, ovviamente, anche una dotazione umana e di competenze tecniche, fermo restando che sia lo Stato a definire i parametri cui ci si deve uniformare. Questo è quindi un punto che a mio giudizio, signora Presidente, andrebbe approfondito. Io penso che dovremmo sentire l'Ufficio speciale trasporti a impianti fissi (USTIF) e

l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) per tracciare un quadro della situazione rispetto ad un tema, molto rilevante, che riguarda questa delicatissima materia, che peraltro esorbita di molto rispetto alle competenze di questa Commissione.

Una volta chiarito il passaggio definitivo della proprietà dell'infrastruttura alle Regioni nel caso delle ferrovie concesse, su tale versante si pone il problema - che vale già per le ferrovie nazionali - della differenziazione tra la gestione della rete e quella del servizio. Infatti, anche in tal caso, in teoria, si potrebbe applicare il principio secondo il quale le infrastrutture devono essere messe al servizio della potenziale concorrenza sul mercato.

Per restare sul tema della sicurezza, il Presidente poneva alcune questioni rilevanti che si incrociano in questa vicenda. Io credo che, al di là di quello che potrebbe essere l'esito di questo approfondimento che riguarda anche le competenze delle Commissioni permanenti, sia stato giustamente evocato il fatto che bisogna mettere ordine e fare chiarezza. Il compito di definire le normative e quant'altro, così come avviene per la sicurezza, dovrebbe appartenere allo Stato anche per tutto il sistema infrastrutturale ferroviario; altrimenti resta questa differenziazione, questa discrasia tra la rete nazionale per la quale si applicano alcuni sistemi e le

reti non connesse come quella di cui ci stiamo occupando. In questo caso, infatti, era consentita la sopravvivenza di sistemi che sulla rete nazionale non si possono più utilizzare. Questo è un elemento sul quale, a mio giudizio, si deve fare ordine, probabilmente mettendo mano alla normativa. Proprio per questo, anche i suggerimenti che possono arrivare - personalmente faccio parte anche della Commissione trasporti - possono essere utili per andare avanti.

Dico questo perché, al di là degli aspetti che hanno a che fare direttamente con l'individuazione delle responsabilità nel caso di specie, la nostra Commissione può fornire un contributo affinché l'assetto normativo si armonizzi. Ciò non risolve tutti i problemi, perché ci sono sempre le persone da considerare, ma è comunque necessario che la normativa in materia venga adeguata rispetto al pasticcio attuale che oggettivamente è problematico.

Dunque, se è lo Stato che deve occuparsi della sicurezza delle infrastrutture, deve occuparsene completamente e quindi attrezzarsi per fare le ispezioni in maniera puntuale anche su quelle parti di rete che non sono di sua proprietà, definendo le modalità con le Regioni; oppure, se passa tali competenze alle Regioni insieme alla proprietà, è necessario che attrezzi le

Regioni per fare le ispezioni, oltre che disporre le risorse necessarie per la manutenzione della rete, altro aspetto non secondario.

*EMILIANO.* Le risorse investite sono state molto ingenti. La Puglia credo sia la terza regione in Italia in questo senso.

*BORIOLI (PD).* Sì, Presidente Emiliano, ma il mio ragionamento non riguarda il caso al nostro esame. Le linee ferroviarie che sono nella stessa condizione della vostra dal punto di vista degli assetti proprietari sono diverse e ci sono altre situazioni nelle quali la manutenzione richiederebbe risorse che magari non ci sono. Non si può fare il federalismo per abbandono, era questo che volevo dire.

*PRESIDENTE.* Come ho detto in premessa, senatore Borioli, il nostro compito adesso, al di là delle competenze che ci sono proprie in quanto Commissione d'inchiesta, è quello di capire come intervenire quando le norme creano confusione, non danno risposte e quindi possono essere concausa, purtroppo, di fatti come quello sul quale stiamo indagando.

Peraltro, saremo in grado nell'arco di un breve periodo, dato che finiremo a breve il nostro ciclo di audizioni, di proporre, come

*Sten chi*

*Rev Cap*

*Resoconto stenografico n.*

*Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 58 del 25/01/2017*

*Sede AU*

normalmente fa la nostra Commissione, una relazione conclusiva che terrà conto anche delle considerazioni che ci ha proposto il presidente Emiliano.

Ringrazio il presidente Emiliano, l'assessore Giannini, l'ingegner Valenzano e la dottoressa Laterza per aver partecipato ai nostri lavori e per la loro disponibilità.

Dichiaro conclusa l'audizione.

*I lavori terminano alle ore 15,10.*