

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

Seduta n. 432

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SICUREZZA DEL TRASPORTO FERROVIARIO

1° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 8 MARZO 2005

Presidenza del vice presidente PEDRAZZINI

I N D I C E

Audizione dei Rappresentanti delle organizzazioni sindacali FILT CGIL, FIT CISL, UIL TRASPORTI, UGL, Or.S.A. Ferrovie, SULT e SMA Sindacati macchinisti e attività ferroviarie

PRESIDENTE	Pag. 3, 15, 18 e <i>passim</i>	CASINI	Pag. 11, 20
BRUTTI Paolo (<i>DS-U</i>)	16, 20	* LUCE	5
* PEDRINI (<i>Aut</i>)	17, 18, 20	MAGGI	20
* PESSINA (<i>FI</i>)	16	MORETTI	8
* VERALDI (<i>Mar-DL-U</i>)	15	MUSSONI	6
		* NASSO	4, 18, 19 e <i>passim</i>
		NESPOLI	7
		SERBASSI	15

N.B.: L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democratica e di Centro: UDC; Verdi-l'Unione: Verdi-Un; Misto: Misto; Misto-il Cantiere: Misto-Cant; Misto-Comunisti Italiani: Misto-Com; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-La Casa delle Libertà: Misto-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-MIS (Movimento Idea Sociale): Misto-MIS; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti Democratici Italiani-Unità Socialista: Misto-SDI-US; Misto Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

Intervengono il segretario nazionale per il settore del trasporto ferroviario Franco Nasso e il funzionario Luciano Maggi per la FILT CGIL, i segretari nazionali per il trasporto ferroviario ed i servizi Rosalia Luce e Salvatore Pellecchia per la FIT CISL, i funzionari Salvatore Ottonelli e Riccardo Mussoni per la UIL TRASPORTI, il segretario nazionale per le attività ferroviarie Umberto Nespoli e il dirigente sindacale per le attività ferroviarie Andrea Crimaldi per la UGL, il segretario generale aggiunto Bruno Salustri ed il componente della segreteria nazionale Giulio Moretti per l'Or.S.A. Ferrovie, i componenti della segreteria nazionale Raniero Casini e Pasquale Modesti per il SULT, il vice segretario nazionale Pasquale Placanica e il segretario nazionale aggiunto Pietro Serbassi per lo SMA Sindacati macchinisti e attività ferroviarie.

I lavori hanno inizio alle ore 14,50.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dei Rappresentanti delle organizzazioni sindacali FILT CGIL, FIT CISL, UIL TRASPORTI, UGL, Or.S.A. Ferrovie, SULT e SMA Sindacati macchinisti e attività ferroviarie

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto ferroviario.

È in programma oggi l'audizione dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali FILT CGIL, FIT CISL, UIL TRASPORTI, UGL, Or.S.A. Ferrovie, SULT e SMA Sindacati macchinisti e attività ferroviarie. Sono presenti il segretario nazionale per il settore del trasporto ferroviario Franco Nasso e il funzionario Luciano Maggi per la FILT CGIL, i segretari nazionali per il trasporto ferroviario ed i servizi Rosalia Luce e Salvatore Pellecchia per la FIT CISL, i funzionari Salvatore Ottonelli e Riccardo Mussoni per la UIL TRASPORTI, il segretario nazionale per le attività ferroviarie Umberto Nespoli e il dirigente sindacale per le attività ferroviarie Andrea Crimaldi per la UGL, il segretario generale aggiunto Bruno Salustri ed il componente della segreteria nazionale Giulio Moretti per l'Or.S.A. Ferrovie, i componenti della segreteria nazionale Raniero Casini e Pasquale Modesti per il SULT, il vice segretario nazionale Pasquale Placanica e il segretario nazionale aggiunto Pietro Serbassi per lo SMA Sindacati macchinisti e attività ferroviarie.

Saluto i nostri ospiti e li ringrazio per aver accolto il nostro invito, dandogli subito la parola per una breve esposizione introduttiva.

* *NASSO*. Come segretario nazionale per il settore del trasporto ferroviario della FILT CGIL ricordo che all'indomani dell'evento tragico verificatosi a Crevalcore abbiamo inviato alla Commissione, in data 10 gennaio 2005, un documento generale del sindacato unitario relativo alla situazione nel trasporto ferroviario italiano. Abbiamo quindi segnalato la necessità di aprire un confronto più ampio con il Governo, con il Parlamento e con le Ferrovie dello Stato e questa è la prima occasione che ci viene fornita per esporre la nostra posizione.

Riteniamo che la situazione del trasporto ferroviario versi in una condizione di crescente degrado. Il nostro giudizio si riferisce non tanto alla sicurezza in quanto tale ma alla situazione attualmente esistente all'interno delle Ferrovie dello Stato che evidenzia lentezza e ritardi negli investimenti per infrastrutture e per innovazione tecnologica di rete e nel materiale rotabile. Questi problemi suscitano in noi forte preoccupazione. La conclusione della prima *tranche* di investimenti sulle infrastrutture renderà possibile nel prossimo futuro una maggiore capacità della rete ma Ferrovie dello Stato e Trenitalia in particolare non sembrano pronte a questo salto di qualità; tale impreparazione può rendere quindi vano il miglioramento infrastrutturale in assenza di un intervento qualitativo sufficiente sul materiale rotabile.

Riteniamo che il completamento dell'attrezzatura tecnologica di linee e macchine rappresenti la risposta principale al problema della sicurezza che si sta evidenziando all'interno dell'azienda ma la situazione in essere non consente di aspettare i tempi lunghi che si prospettano per questo tipo di intervento. È opportuno, quindi, accelerare gli investimenti, attrezzare linee e macchine ed elaborare nel frattempo una soluzione provvisoria. Crediamo che il sistema della circolazione ferroviaria sia stato compresso e in alcuni punti progressivamente forzato in base alla necessità di consentire la circolazione di un numero maggiore di treni e di utilizzare linee interessate da opere di rinnovamento.

Statisticamente la sicurezza ferroviaria in Italia è una delle migliori in Europa ma noi riteniamo che la sicurezza non possa essere considerata in termini probabilistici. Le scelte compiute dal gestore dell'infrastruttura e dal Ministero vigilante evidenziano un progressivo allentamento dei vecchi criteri di sicurezza a tecnologia costante, avendo voluto misurare gli effetti di tali modifiche sotto il profilo statistico. Riteniamo pericoloso un simile atteggiamento eppure tali criteri sono stati applicati in diversi casi. Abbiamo anche denunciato la scelta di stabilire i cosiddetti «itinerari convergenti» in base ai quali si fanno transitare contemporaneamente più treni che effettuano gli incroci su una linea a binario unico a tecnologia costante. Dopo 150 anni di storia ferroviaria abbiamo imparato che questo è estremamente pericoloso. Si è invece proceduto secondo questo criterio per aumentare il numero di treni in circolazione o per guadagnare qualche minuto. Questa politica di carattere generale è avallata dal Ministero vigilante e non tiene conto del fatto che in tal modo si elimina la protezione di ultima istanza, quella che in presenza di un errore umano innesca un intervento o una condizione regolamentare in grado di evitare che l'errore

causi un evento disastroso. Il criterio probabilistico applicato ai sistemi di sicurezza rende però la situazione generale estremamente pericolosa. Per questo motivo abbiamo chiesto di revocare immediatamente le ultime disposizioni senza aspettare l'innovazione tecnologica.

Per quanto riguarda le tecnologie avanzate applicate all'attrezzatura delle macchine faccio presente che non abbiamo mai contestato il Sistema di controllo marcia treno (SCMT) che riteniamo rappresenti un livello elevato di protezione da estendere all'intera rete nazionale. Non condividiamo però nel modo più assoluto l'utilizzo del sistema *Veille automatique controle par maintien d'appui* (VACMA), vigilante sulle locomotive, progressivamente inserito sui mezzi, che non garantisce un livello di sicurezza adeguato. Il sistema VACMA consiste in un meccanismo a pedale che controlla ad intervalli di 55 secondi il livello di vigilanza del macchinista e, a nostro avviso, secondo le attuali disposizioni, viene utilizzato per eliminare un operatore e, quindi, ridurre gli equipaggi. Non ci si può affidare ad un sistema che agisce sull'equipaggio di condotta e che è stato introdotto solo per risparmiare; esso, infatti, elimina il ripianamento del fattore «K2», riconoscendo a Ferrovie dello Stato la copertura del *deficit* tecnologico. Utilizzando il sistema VACMA si pensa di superare questo problema. Riteniamo invece che ciò rappresenti un ulteriore ostacolo rispetto al quale abbiamo chiesto la modifica delle disposizioni relative.

* *LUCE*. Signor Presidente, come segretario nazionale della FIT CISL per il settore del trasporto ferroviario e servizi vorrei fare alcune precisazioni. In occasione della riunione congiunta degli Uffici di Presidenza delle Commissioni congiunte 8a Lavori pubblici del Senato e IX Trasporti della Camera dopo l'incidente ferroviario di Crevalcore ci eravamo lasciati con l'impegno di approfondire alcuni aspetti sui quali ritenevamo necessario effettuare interventi finalizzati ad impedire un ulteriore degrado delle condizioni di sicurezza del trasporto ferroviario. Come più volte ci viene ricordato, il nostro Paese in termini di posizionamento si è contraddistinto nel panorama europeo come uno di quelli con il minor numero di incidenti ferroviari, ma negli ultimi tempi questa tendenza si sta pericolosamente invertendo.

Desidero aggiungere, rispetto a quanto è stato fin qui detto, che l'incidente di Crevalcore, dal quale è partita anche l'esigenza di questo incontro, ha messo in evidenza l'importanza di una serie di fattori che concorrono alla sicurezza, sui quali occorre riflettere e intervenire.

Al primo posto abbiamo certamente la tecnologia. Pertanto il rinvio dei relativi investimenti, che si stanno realizzando con una lentezza non più sopportabile, costituisce un grave problema. Il secondo fattore che voglio evidenziare al momento a parità di condizioni tecnologiche vengono modificate alcune disposizioni regolamentari. In questa sede voglio ricordare che subito dopo l'incidente abbiamo espresso a diversi livelli, compreso quello ministeriale, l'esigenza di verificare quali regolamenti, in assenza delle nuove tecnologie, erano stati modificati, piegati alle esigenze economiche e di saturazione della rete. Proprio mentre chiedevamo di ef-

fettuare una verifica su tali aspetti, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la direzione tecnica di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. hanno continuato ad emanare circolari che modificano i regolamenti per la circolazione dei treni penalizzando delle attuali condizioni di sicurezza. Sappiamo tutti che le disposizioni vengono elaborate con una sintonia di intenti e valutazioni della parte responsabile del Ministero e della parte tecnica di RFI; pertanto, con una lettera indirizzata alla direzione tecnica di RFI e al Ministero abbiamo fatto presente il problema. Tuttavia rimane in atto una disposizione, che dovrebbe entrare in vigore tra pochi giorni, nella quale si stabilisce che dai primi giorni di aprile sperimentalmente la verifica dei segnali – fino ad oggi affidata a due operatori, capotreno e macchinista – a parità di condizioni tecnologiche verrà affidata soltanto al macchinista. Questo è un evidente segnale di quanta disattenzione, o almeno di quanta poca cura, si presti a uno degli elementi sui quali a nostro avviso dovremmo invece porre il massimo impegno; e ciò avvalorata la nostra ipotesi circa la necessità di rivedere gli aspetti regolamentari. Vorrei anche sottolineare che sulla materia, a distanza di due mesi dalla nostra segnalazione, né il Ministero né RFI S.p.a. hanno fornito alcuna risposta né è stata motivata tale decisione, che francamente non fa che avvalorare esigenze di natura completamente diversa dalla necessità di garantire il fattore sicurezza nelle scelte regolamentari.

L'incidente di Crevalcore inoltre ha messo in evidenza la crescita esponenziale dei cosiddetti servizi ad agente unico, un aspetto già posto precedentemente in rilievo. In sostanza, a parità di condizioni tecnologiche e di rete, nonostante pochissimo tempo fa il professor Celli avesse indicato i pericoli dell'improvvisa cospicua introduzione di questa modalità di servizio, che presenta livelli di sicurezza diversi da quelli a doppio macchinista, e nonostante l'indicazione ministeriale di proseguire con gradualità, i grafici dimostrano che siamo passati negli ultimi due anni dal 33 per cento di servizi forniti in questa modalità al 55 per cento. Si tratta quindi di un altro elemento su cui il Ministero stesso, che aveva già fornito indicazioni, dovrà intervenire di nuovo e con maggiore incisività almeno per quanto concerne il presidio della sicurezza.

Quando si parla di sicurezza non si può fare riferimento soltanto alla tecnologia o ai regolamenti, occorre considerare anche l'aspetto relativo ad un'adeguata utilizzazione del personale. In relazione a ciò in ambito aziendale non disponiamo di idonei strumenti di verifica. Vogliamo quindi sottolineare che è sicuramente necessario valutare congiuntamente i diversi problemi legati ai fattori tecnologici, ad un adeguato utilizzo del personale e alla modifica di taluni regolamenti ferroviari. Rispetto a questi punti finora non abbiamo ottenuto, nemmeno nelle condizioni createsi dopo l'incidente ferroviario di Crevalcore, segnali significativi, nonostante le ripetute richieste di intervento da parte delle organizzazioni sindacali.

MUSSONI. I precedenti interventi hanno sottolineato le problematiche esistenti sul piano della sicurezza e come rappresentante della UIL TRASPORTI vorrei fare una precisazione. Poiché stiamo parlando della

disposizione n. 35 del 2001 di RFI, in cui si prevede l'agente unico sui treni dotati di un certo tipo di tecnologia, occorre sottolineare che è stata realizzata una modifica all'organizzazione del lavoro sui treni senza tener conto dei necessari interventi di supporto tecnologico. Stiamo parlando di sicurezza in base alla linea e ai segnali. È necessario però comprendere anche un altro aspetto: l'assenza di tecnologia sui treni relega il capotreno davanti al macchinista e quindi sui locomotori abbiamo un macchinista e un capotreno e (in mancanza di tecnologia, lo ripeto) il capotreno non si può assolutamente muovere dalla macchina. Pertanto, in un treno regionale con sei vagoni e senza tecnologia il capotreno non può allontanarsi dal locomotore; quindi un treno con sei carrozze e diversi viaggiatori si muove senza che nessuno, per via dei regolamenti, possa assistere i viaggiatori, controllare il materiale rotabile e tanto meno i recapiti di viaggio. In base alla normativa vigente un treno può trainare sei vagoni mentre le disposizioni di RFI consentono, in presenza della tecnologia di Sistema di controllo marcia treno (SCMT), di poter verificare il treno fino al quarto vagone. Quanto è accaduto a Bolognina deve far riflettere non soltanto sulla tecnologia applicata all'infrastruttura ma anche al materiale rotabile. Non si può lasciare sguarnito il materiale rotabile, specialmente in certe situazioni.

Riferendomi ora a quanto detto dalla signora Luce, voglio richiamare la disposizione n. 1 del 2005 di RFI, che delega al capotreno il solo pronti commerciale: il capotreno non licenzia più il treno dalle stazioni ma lascia al macchinista questo tipo di potere. Occorre evidenziare che in questo modo il capotreno insieme al macchinista opera come un agente di sicurezza e non può indurre il macchinista in errore, in quanto il macchinista stesso potrebbe dare il pronti commerciale anche non vedendo il segnale di partenza.

NESPOLI. Molto è già stato detto dai colleghi che mi hanno preceduto, ma alcune osservazioni mi corre l'obbligo di farle come segretario nazionale per le attività ferroviarie dell'UGL.

RFI gestisce tutti gli investimenti in Ferrovie dello Stato e in base ad essi fa tecnologie adatte alle linee ed emana le disposizioni di viaggio relative. Molto spesso ci troviamo di fronte a tecnologie non adeguate ai regolamenti e a regolamenti non adeguati alle tecnologie. La situazione è già stata denunciata dai colleghi che sono intervenuti.

Vorrei evidenziare anche un altro aspetto: prima queste disposizioni di innovazione venivano emanate periodicamente, oggi invece quasi quotidianamente. Di conseguenza, non vengono fatti i dovuti corsi di aggiornamento professionale per il personale e i lavoratori, dopo aver terminato il turno, si portano a casa il materiale e si mettono a studiare per aggiornarsi.

Gli investimenti attuali sono stati ideati progettualmente come minimo cinque anni fa; i tempi di realizzazione sono molto lunghi. Anche con i sistemi SCMT (Sistema di controllo marcia treno) e SSC (Sistema di supporto condotta treni) sulle linee considerate non di grosso traffico

permangono alcune preoccupazioni. Se vogliamo realizzare linee di primo e di secondo livello la sicurezza deve essere garantita in maniera uniforme su tutto il territorio; la normativa e gli investimenti devono andare di pari passo. Fino ad oggi abbiamo avanzato numerose denunce, ma non abbiamo mai avuto alcuna risposta.

A tale proposito potrebbe essere utile un'indagine conoscitiva sulle ferrovie, volta ad accertare se gli investimenti hanno veramente determinato giusti adeguamenti normativi o se invece, come è stato denunciato anche in questa sede, essi sono stati diretti solo all'aumento della capacità di trasporto, a discapito della sicurezza non solo dei viaggiatori, ma anche dei ferrovieri che quotidianamente svolgono il loro dovere.

MORETTI. Intervengo a nome della segreteria nazionale dell'Or.S.A. Ferrovie. In primo luogo vorrei fare un'osservazione sui dati statistici richiamati. È evidente che, in un sistema che negli ultimi dieci anni ha fatto registrare in media un numero di morti che oscilla fra 14 e 24, un solo incidente con 17 morti cambia completamente la statistica e, conseguentemente, la posizione delle ferrovie italiane sotto il profilo della sicurezza. Le ferrovie italiane erano le più sicure d'Europa; dopo l'incidente di Crevalcore, la situazione – evidentemente – è cambiata. Ma quello che è più preoccupante è che il sistema è stato spinto alla produttività, alla ricerca della razionalizzazione dei costi, puntando più sugli aspetti di tipo industriale che sulla sicurezza. Questo sistema adesso si trova in una condizione critica e nei prossimi tempi la situazione potrebbe radicalmente peggiorare.

Per quanto riguarda il binario semplice, alcune osservazioni sono già state svolte. Non ritorno sul punto, limitandomi a rivolgere un invito ad assumere un atteggiamento più prudentiale. Non si possono prevedere incroci quando gli itinerari sono convergenti: occorre prima fermare i treni, altrimenti, al minimo errore, si verificano incidenti come quello di Crevalcore. Bisogna tornare ad un comportamento più prudentiale, fino a quando non vi saranno condizioni e tecnologie che ci permetteranno di velocizzare il sistema.

Il cosiddetto VACMA a mio avviso rappresenta uno degli elementi più preoccupanti del sistema, in quanto ha incrementato e continua a incrementare il servizio ad agente unico. Faccio solo un esempio: siamo stati convocati in Lombardia per un cambio turno nel mese di aprile; con l'arrivo delle nuove locomotive ci sarà un aumento del servizio ad agente unico ma sempre in assenza di tecnologie.

Nella documentazione che abbiamo predisposto, con acclusi alcuni allegati, è indicata la posizione del Ministero a proposito del VACMA. Si indica il capotreno come responsabile del rispetto dei segnali e della frenatura di emergenza del treno; si precisa poi che questo soggetto può allontanarsi fino alla quarta carrozza. Vorrei capire come il capotreno che si trova a controllare i biglietti e ad assistere la clientela fino alla quarta carrozza possa al tempo stesso essere responsabile del controllo dei segnali; della quinta e sesta carrozza non si parla affatto. È evidente

che con l'introduzione del VACMA si è determinato un abbassamento del livello di sicurezza, perché nel momento in cui il capotreno si allontana dalla cabina di guida una persona sola rimane in cabina, senza alcun ausilio tecnologico, a controllare la marcia del treno, il rispetto dei segnali, la velocità. Gli ultimi tre incidenti, in particolare quello di Crevalcore, rientrano proprio in questa statistica: un agente unico, un bivio.

L'operazione VACMA rientra nella logica cui accennavo prima: un'attenzione esasperata agli aspetti industriali e una scarsa attenzione alla sicurezza. Il VACMA è un'apparecchiatura banale: sostanzialmente è una sveglia che suona ogni 55 secondi. Tale sistema, però, ha permesso a RFI di scrivere sul prospetto informativo della rete che sui 5.500 chilometri in cui viene utilizzato non si pratica più lo sconto per gli extracosti di condotta dovuto all'arretratezza tecnologica delle linee. Noi crediamo che tutto ciò sia molto sospetto, giacché, ripeto, si tratta di un'apparecchiatura banale, che non ha prodotto un avanzamento tecnologico del sistema di rete. È evidente che quella «sveglietta» rientra nell'interesse di RFI, del Ministero e del bilancio dello Stato, perché permette di risparmiare 256 milioni di euro l'anno, però a scapito della sicurezza.

La documentazione che abbiamo predisposto contiene anche una tabella che mostra il contratto di programma 2001, in cui si prevedevano insufficienze tecnologiche della rete (K2) fino al 2003. Il piano di impresa del gruppo Ferrovie a quei tempi prevedeva l'installazione dell'*automatic train control* (ATC), che poi è stato abbandonato. Tutto il sistema (piano d'impresa, contratto di programma) era stato costruito su questa previsione di avanzamento tecnologico che non è stata portata a termine. Si è prevista una proroga fino al 2005, e solo fino a quella data, con l'idea di introdurre il VACMA.

Un altro aspetto che vorrei evidenziare riguarda i sistemi di comunicazione. È vero che prossimamente nelle ferrovie italiane, anche se con qualche ritardo, verrà introdotto il GSMR, quindi un sistema di comunicazione che si spera sarà più certo e affidabile degli attuali cellulari. Rimane, però, complicato e poco adatto per i momenti di emergenza, in cui è in ballo la sicurezza.

I sistemi ferroviari di tutto il mondo utilizzano un apparato radio a canali aperti predisposti per consentire in tempo immediato la comunicazione fra il treno e i sistemi di terra. Riteniamo che sia indispensabile prevedere tale apparecchiatura nella rete ferroviaria italiana per aumentare i livelli di sicurezza. È complicato, infatti, cercare il numero del coordinatore trazione o del coordinatore movimento per comunicare, in una situazione di emergenza, che il treno si trova in difficoltà. Sarebbe quindi opportuno prevedere due sistemi affiancati.

È necessario poi affrontare l'aspetto della carenza normativa. In condizioni di scarsa visibilità, ad esempio, non sono codificate riduzioni di velocità del mezzo: ad esempio, in caso di nebbia che consente una visibilità di 30 metri alcuni macchinisti, in base a una propria scelta e sotto propria responsabilità, riducono la velocità del treno, altri invece ritengono di poter condurre il mezzo anche ad una velocità di 150 chilometri orari.

Il regolamento non ha codificato queste situazioni, a differenza di quanto accade in tutti gli altri sistemi di trasporto, soprattutto quando non esiste un supporto tecnologico. La lacuna normativa deve essere quindi colmata con la previsione di parametri precisi riferiti alle condizioni di visibilità.

Vogliamo poi ricordare l'incidente avvenuto il 2 dicembre 2004 a Palagianello che getta una luce preoccupante sulla gestione del sistema ferroviario. L'evento è attualmente oggetto di un'inchiesta in fase di conclusione ma le informazioni alquanto precise di cui disponiamo testimoniano che fino al 1999 quella linea ferroviaria prevedeva, nel punto in cui è avvenuto l'incidente, il quinto grado di frenatura, mentre con l'edizione del Fascicolo circolazione linee del 2001 quel tratto di linea è diventato del quarto grado. Preciso che il grado di frenatura è un parametro in base al quale si regola la velocità del treno in funzione dell'efficienza del freno. Pertanto, quella linea, senza essere stata modificata nella pendenza, ora è miracolosamente considerata del quarto grado di frenatura, fattore che consente una maggiore velocità a parità di condizioni. In quel punto la pendenza è ancora del 13,5 per mille e il grado di frenatura applicato non corrisponde certo alle reali condizioni della linea. Il carico del treno merci, inoltre, risultava maggiorato di 59 tonnellate rispetto al carico dichiarato. Sono tutti elementi che suscitano allarme.

In questi anni si è voluto basare la competitività dell'autotrasporto sul mancato rispetto dei limiti di carico, dei limiti di velocità e degli orari di lavoro, presupposto che ha provocato alcune migliaia di morti. Nelle Ferrovie italiane questo non può e non deve succedere. È estremamente preoccupante scoprire che un treno con un carico dichiarato di 300 tonnellate ne trasporta, in realtà, 59 in più.

Inoltre, dai controlli effettuati risulta che la regolazione del freno dell'ottavo, del ventisettesimo e del ventottesimo veicolo era in posizione di vuoto anziché in posizione di carico. Nel calcolo della potenza del freno tale differenza comporta 12 tonnellate in più di potenza frenante per ogni veicolo. Quel treno, quindi, presentava 36 tonnellate in meno di potenza frenante o di peso frenato. Per questi motivi, giunto al segnale di protezione della stazione di Palagianello, il treno non si è fermato, ha superato la stazione di 130 metri e ha urtato un treno viaggiatori. Fortunatamente i tempi hanno consentito che urtasse solamente le ultime tre vetture evitando lo scontro frontale.

Ricorderete anche che la stampa ha riportato che l'incidente è avvenuto per errore umano in quanto alla guida c'era un macchinista in corso di formazione. In base ai dati forniti, invece, l'incidente non è stato causato né da un errore umano né da una errata conduzione del treno; a nostro avviso, il personale alla guida ha tenuto una condotta adeguata. In realtà, i dati ufficiali relativi al treno e alla linea non corrispondevano a quelli reali. Sarebbe quindi necessario procedere ad una verifica perché è preoccupante che i libri che forniscono ai treni le limitazioni circa la velocità e la condotta da tenere riportino pendenze delle linee diverse da quelle reali.

Vorrei poi soffermarmi sull'aspetto delle condizioni di lavoro. I sistemi di sicurezza sono garantiti dai regolamenti e dalla tecnologia ma è evidente che la sicurezza ferroviaria, come quella di qualunque altro sistema di trasporto, è strettamente connessa agli orari di lavoro e ai periodi di riposo del personale. Nel sistema italiano liberalizzato non c'è una norma che vincoli le imprese circa gli orari di lavoro ed i tempi di riposo, ad eccezione dell'amplissima disposizione comunitaria. È ridicolo pensare che un macchinista possa sostenere un turno lavorativo di 13 ore garantendo un livello adeguato di sicurezza. La normativa attualmente prevista è, quindi, del tutto insufficiente.

La mancata regolazione dei minimi contrattuali sul piano salariale diventa inoltre elemento di pressione sulle imprese le quali, per ridurre i costi a fronte di un aumento della concorrenza, sono indotte a cercare le scorciatoie che vi ho appena descritto. È necessario trovare una soluzione a questo tipo di problemi ed il Parlamento italiano deve assumersi le proprie responsabilità in merito.

Ricordo ancora che alcune imprese applicano il contratto dell'attività ferroviaria, altre applicano quello degli autoferrotranvieri, magari prevedendo contratti integrativi vecchi di decenni, altre ancora applicano il contratto nazionale, altre addirittura quello individuale, per cui il dipendente assunto firma un contratto non patteggiato con le parti sociali. Questo è il sistema liberalizzato. Di certo tale problematica non coinvolge direttamente gli incidenti avvenuti ma nella prospettiva della gestione del sistema ferroviario del nostro Paese getta una luce preoccupante sui criteri di sicurezza.

CASINI. Sebbene la causa sociale sia uno dei principali problemi che abbiamo di fronte, e mi riferisco al fatto che le diverse imprese ferroviarie facciano *dumping* contrattuale, credo che esistano anche altri problemi. Come rappresentante della segreteria nazionale del SULT ribadisco – lo avevo già rilevato in altra occasione – che il primo problema è la mancanza in Italia della libertà di parola per i dipendenti che hanno qualcosa da dire sul tema della sicurezza ferroviaria. Se non esiste libertà di parola tutto quello che stiamo dicendo in questa sede non ha alcun valore. Non è possibile che solo le persone oggi presenti in questa Commissione abbiano la possibilità di esprimere le proprie opinioni e di dire ciò che non va bene. Da questo punto di vista chiediamo al Governo – e in proposito alcuni giorni fa abbiamo fatto una manifestazione davanti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in Piazza della Croce Rossa – in qualità di azionista di Trenitalia S.p.a. di ordinare alle stesse ferrovie l'annullamento del licenziamento di quattro dipendenti a seguito dell'intervista concessa alla trasmissione *Report* e la sospensione dei provvedimenti disciplinari comminati agli agenti che stanno denunciando certe situazioni. Se questo non avviene ciò di cui stiamo parlando è solo «aria fritta» perché se non si possono denunciare alcune situazioni è inutile che esista un osservatorio. Così come concepito esso è un organo privo di significato chiamato a registrare quanto succede dopo che è accaduto senza che esistano strumenti

capaci di impedire il verificarsi di certi episodi. Da questo punto di vista, un segnale del Governo rappresenterebbe un gesto piccolo ma estremamente significativo per i ferrovieri; tutto il resto verrebbe di conseguenza.

Il concetto di sicurezza in realtà è molto semplice. Siamo passati da un concetto di sicurezza assoluta, fino agli anni Ottanta, ad uno di sicurezza relativa: al principio della sicurezza assoluta vengono contrapposti sul piano industriale i principi di regolarità ed economicità. Se, sotto questo profilo, riuscissimo ad invertire la rotta, potremmo dire di aver fatto un buon lavoro. Questo è uno di quei principi che le Commissioni competenti dovrebbero far presente alla direzione di Trenitalia S.p.a. Sono principi fondamentali legati al modo in cui vengono emanate le direttive in materia di sicurezza. Queste ultime in realtà non producono effetti immediati, come nel caso della patente a punti che ha prodotto risultati quasi dall'oggi al domani. La sicurezza nelle ferrovie è un problema di sistema i cui effetti si evidenziano soltanto dopo anni. Pertanto, stabilire punti fermi su tale aspetto sarebbe utile per non ritrovarsi nei prossimi anni in una brutta situazione e scoprire magari tutto a un tratto che nella graduatoria a livello europeo nel campo della sicurezza siamo scivolati al decimo posto insieme alle ferrovie inglesi senza comprenderne il motivo.

Domenica scorsa ero in servizio e mi sono trovato di fronte alla soppressione, per mancanza di materiale, di due Eurostar. Non esistono più nemmeno le scorte di materiale sufficienti a garantire la normale circolazione dei treni. Non sono soltanto i treni regionali ad essere soppressi per mancanza di materiale rotabile o per l'assenza di capitreno e macchinisti, ma anche gli Eurostar. Questo non è normale, soprattutto perché la soppressione di due Eurostar nella tratta Roma-Milano, dove peraltro splendeva un bel sole, non è avvenuta per neve, come è accaduto sulla tratta Foggia-Termini Imerese, ma per mancanza di materiale rotabile.

Occorre rivedere anche il concetto di regolarità. Non è pensabile accontentarsi del fatto che il 90 per cento dei treni arriva in orario, cioè entro i cinque minuti di ritardo, perché ciò vuol dire che il 10 per cento dei treni di regola è in ritardo. Il 10 per cento significa migliaia di treni e se consideriamo che su ogni treno vi sono in media 400-500 persone, basta fare un semplice conto per capire che non è poi così normale che ogni giorno migliaia e migliaia di cittadini arrivino sicuramente al lavoro o a casa alla sera con più di 20 minuti di ritardo.

Anche sul principio della sicurezza occorre fare qualche riflessione. Dai dati esaminati nel corso delle ultime settimane, risulta che dal punto di vista del personale presente sul treno mentre fino agli anni 1985-1986 sono morte circa 8 persone, da quel periodo ad oggi ne sono morte 53. C'è da chiedersi come mai, se i nostri treni sono davvero i più sicuri in Europa. E soprattutto, continueranno ad esserlo? Forse sì, forse no, ma qualcuno dovrà spiegare come mai sono morte tante persone in più in questo arco di tempo. Nello stesso periodo, mentre in Italia morivano 53 persone, in Francia, le cui ferrovie si dice siano meno sicure delle nostre, ne morivano 10. Occorre chiedersi come sia possibile affermare che le nostre ferrovie sono più sicure dal momento che il nostro personale ha subito un

numero di decessi decisamente superiore a quello della Francia. Forse occorre riflettere su questi dati, perché se nel corso della costruzione di una casa, in un cantiere aperto, muoiono troppe persone è giusto iniziare a preoccuparsi. È evidente che di fronte a certi episodi non è possibile togliere reti di sicurezza per risparmiare, semmai occorre metterne di più. Questo deve essere uno dei nostri obiettivi.

Vi sono poi alcuni aspetti pratici da tenere presenti. Un sistema per il quale si è speso e si sta spendendo molto è quello di gestione integrata per la circolazione dei treni SCC (sistema di comando e controllo). Questo sistema ha fatto sì che negli ultimi dieci anni tutti gli impianti ferroviari siano stati desertificati, nel senso che non vi è più personale nelle stazioni se non in quelle più grandi. A nostro avviso questo sistema va in qualche modo ad inficiare la sicurezza. Infatti, dove non c'è personale non si riesce a capire sul terreno qual è la reale situazione dei passaggi a livello, delle linee e degli incroci e non si riesce ad impartire per tempo l'ordine di fermare un treno in caso di emergenza con la conseguenza che si verificano gli incidenti. Riteniamo pertanto che le stazioni disabitate, come vengono chiamate in gergo tecnico, non dovrebbero distare da una abitata più di 30-40 chilometri. Non è pensabile che vi siano 200 chilometri di tratta ferroviaria senza la presenza di un dipendente delle ferrovie che controlla quello che accade.

Inoltre, tutti sappiamo che i tempi di manutenzione ordinaria delle linee e di manutenzione ciclica del materiale rotabile sono stati allungati. La *ratio* è che meno si controlla e meno si spende perché per controllare occorre del personale. Ne consegue che il materiale rotabile si rompe più spesso, le linee si degradano e i fili delle linee aeree si usurano più di quanto previsto dalle normative in vigore, con la conseguenza che i dirigenti del settore infrastrutture si affidano alle preghiere affinché detti fili non cadano prima dell'inizio dei lavori sull'alta velocità eventualmente programmati. Questo è quanto sta accadendo negli ultimi anni. Porto l'esempio delle linee aeree della tratta ferroviaria Firenze-Prato. Mi riferisco ad episodi avvenuti negli anni scorsi, quando alcuni dirigenti aziendali nel corso delle riunioni affermavano candidamente di sperare di fare in tempo ad arrivare all'alta velocità prima che il filo cadesse perché troppo usurato; e l'usura deriva dalla mancanza di personale per la manutenzione ordinaria. Da questo punto di vista è importante invertire la rotta. La manutenzione deve essere ripensata e deve esserci il personale addetto.

Inoltre, nelle categorie dell'esercizio ferroviario (capitreno, macchinisti, capi stazione, verificatori, manovratori e così via) non è pensabile che gli addetti vengano assunti per tre mesi e poi mandati via. La professionalità, che in termini di esercizio vuol dire sicurezza, si acquisisce con il tempo. Non è razionale che il nuovo assunto appena comincia ad imparare dov'è il pulsante del freno – tanto per fare un esempio – venga mandato via e sostituito da nuovo personale che neppure sa dove si trova quel pulsante adducendo che tanto se nei primi tre mesi di lavoro sarà necessario frenare non sarà lui a farlo. Ho fatto l'esempio del pulsante del freno che tutti quanti possiamo capire, ma ci sono elementi tecnici molto più

importanti, soprattutto in questo momento in cui le ferrovie danno in appalto a ditte esterne la manutenzione delle linee. Non è pensabile che persone che non sanno come si svolgono certi lavori possano controllare le ditte esterne, le quali, come ben sappiamo, hanno tutto l'interesse a lavorare in modo approssimativo, perché così risparmiano. È evidente che a questo punto emerge il problema della sicurezza. Nel Nord – è notizia dell'altro giorno – ci sono linee ferroviarie in cui le traversine di cemento sono crepate per oltre il 20 per cento del totale; ciò vuol dire che se, ad esempio, ci sono 4.000 traversine oltre 300 sono malridotte. Questo comporta che, in certe particolari condizioni di esercizio, le sollecitazioni strutturali possono far rompere le rotaie e determinare incidenti.

Abbiamo già accennato al problema della cosiddetta «rete snella», ossia dei binari di fuga e dei tronchini. Non è pensabile che per risparmiare sulla manutenzione dei deviatori si eliminino i tronchini. I tronchini, i binari di fuga, vanno rimessi dove ci sono gli incroci: è un suggerimento concreto che rivolgiamo ai responsabili del settore. I padroni del ferro – in questo momento il Governo – in qualche modo possono provare ad incidere dando direttive adeguate alla situazione.

Qualcuno ha già accennato ai procedimenti disciplinari adottati nei confronti di alcuni capitreno, rifiutatisi di partire con vetture con quattro porte guaste. Secondo il buonsenso e le stesse normative, anche europee, vetture in condizioni del genere dovrebbero essere scartate per motivi di sicurezza. Infatti, se in una galleria si verifica un incidente e si sprigiona fumo, le 70-80 persone che si trovano nel vagone potrebbero morire soffocate, non potendo uscire da nessuna porta di quella vettura; dovrebbero recarsi negli altri vagoni ad aggravare la rissa di coloro che fuggono, rischiando di essere schiacciati. Ma quei capitreno sono stati perseguiti disciplinarmente perché hanno osato provocare un ritardo e sono stati sostituiti da qualcuno più «elastico», cioè da qualcuno che non ha applicato le normative di sicurezza. Potrebbero sembrare piccolezze, ma così si mette a repentaglio la vita dei passeggeri. Anche questo, quindi, vuole essere un suggerimento concreto.

Concludo con un'osservazione. Il Ministro potrebbe osservare che negli ultimi dieci anni per incidenti ferroviari sono morte 46 persone, mentre i morti sulle strade sono stati 60.000, quindi, in fondo, la sicurezza sui treni è garantita. Io ritengo che qualcosa da fare ci sarebbe comunque, perché se si riconosce che 60.000 morti sulle strade sono tanti bisognerebbe attuare politiche volte a spingere i viaggiatori a scegliere il mezzo ferroviario; in tal modo, magari si potrebbero salvare 10.000 persone. Le ditte cargo, le ditte merci ferroviarie devono essere poste in condizioni di essere competitive rispetto ai camion che potrebbero essere caricati sui treni, e così via. In definitiva è questo che vogliamo: sicurezza non certo solo per chi usa il treno e per i ferrovieri, ma per tutti. Proprio perché il treno è più sicuro, vi è bisogno di un'indicazione politica che spinga tutti ad usare di più il mezzo ferroviario, in quanto migliore.

SERBASSI. Come segretario nazionale aggiunto dello SMA Sindacati macchinisti ed attività ferroviarie, interverrò brevemente dato che i vari problemi sul tappeto sono già stati evidenziati dai colleghi che mi hanno preceduto.

Vorrei solo accennare all'attività di studio svolta dal sindacato al fine di approfondire gli orientamenti normativi emergenti sulla questione della sicurezza dei trasporti. Mi auguro che di ciò possa farsi carico anche il Parlamento.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per la loro esposizione introduttiva.

* *VERALDI (Mar-DL-U).* Signor Presidente, devo dire che sono perplesso e preoccupato; dopo quello che abbiamo sentito, è il minimo che possa dire, visto che da questa audizione sono emerse situazioni che, per la verità, non pensavo potessero esistere.

Il Presidente delle Ferrovie dice che va tutto bene. Può anche succedere che l'Eurostar Venezia-Roma dell'altro ieri abbia viaggiato con sei ore di ritardo, ma qui parliamo di sicurezza. Quello che ho sentito – dico la verità – mi crea anche un problema di coscienza. Non si tratta di far parte della maggioranza o dell'opposizione, ma di essere un rappresentante del popolo e di avere la capacità di contribuire in qualsiasi maniera a fare in modo che in questo Paese si possa vivere tranquilli.

Quando sento denunciare che siamo passati dalla sicurezza assoluta alla sicurezza relativa, che negli ultimi anni i morti sono saliti a 53, quando sento dire che le innovazioni tecnologiche – se ho capito bene – hanno fatto abbassare la guardia sul problema della sicurezza perché si considera più importante il fattore economico, che non c'è personale nelle istituzioni e non si fa manutenzione ordinaria, sorge in me spontanea una domanda: quando si prendono delle decisioni, tipo quella della riforma dei regolamenti, le parti sociali sono ascoltate? Voi siete stati ascoltati, c'è stato un confronto?

Se così non è, a parte il fatto che esiste il resoconto stenografico della seduta odierna, chiederei alla Presidenza della Commissione di fare una sintesi di tutto ciò che è emerso nel corso di questa audizione e di convocare l'altra parte. Tentiamo di fare una mediazione e di portare a conoscenza elementi che magari non si vogliono né vedere né leggere.

PRESIDENTE. Lo faremo.

* *VERALDI (Mar-DL-U).* La ringrazio, signor Presidente.

Mi sia consentita un'altra considerazione. Un dato mi ha preoccupato e reso perplesso in particolare: gli investimenti non sono uguali in tutto il territorio nazionale. Io vivo nel Mezzogiorno d'Italia, in Calabria, in cui si sente poco parlare di problemi di sicurezza, soprattutto perché si verificano piccoli incidenti quotidiani ai quali non viene data voce.

Si ritiene possibile che una parte del territorio italiano venga sacrificata perfino in termini di investimenti per la sicurezza?

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Avremo certamente modo di analizzare i vostri interventi per ricavare elementi in base ai quali predisporre un quadro di domande da porre agli ospiti che la Commissione ascolterà nel prossimo futuro.

Desidero però che in questo momento venga precisato il concetto di sicurezza assoluta e sicurezza relativa. Vorrei quindi conoscere la stima, dato il numero di treni giornalieri in circolazione, della quantità di incidenti che si dà per scontato che accadano in relazione ai due principi di sicurezza.

Le Ferrovie dello Stato ha sempre sostenuto (anche dopo l'incidente di Crevalcore) che non corrisponde a verità l'assunto principale del vostro ragionamento, cioè che negli ultimi tempi si sia verificato un degrado della sicurezza. I dirigenti delle Ferrovie sostengono, numeri alla mano, che in realtà questo non è vero e che il livello di sicurezza è sostanzialmente invariato (alcuni dichiarano che è addirittura aumentato). Sulla base di quali dati statistici i sindacati affermano che le condizioni di sicurezza sono peggiorate?

Vorrei poi sapere se il regolatore ministeriale è autonomo rispetto alle Ferrovie e se dispone di una propria struttura di analisi e di indagine delle condizioni di sicurezza in modo da far valere una propria posizione e contrastare quella delle Ferrovie o se le Ferrovie decidono chiedendo al Ministero solamente un avallo.

Avete poi fatto riferimento ad allentamenti normativi a tecnologia costante. Il conducente di un treno che allenta spontaneamente il regolamento a tecnologia costante – cioè non lo rispetta – incorre non solo in una responsabilità amministrativa ma anche penale. Quando, invece, il degrado di regolazione viene attuato dai vertici ferroviari, presidente o amministratore delegato, e si verifica un incidente, in tal caso non è prevista responsabilità di alcun genere. È giusto paragonare il comportamento del macchinista, che degrada spontaneamente il sistema commettendo un'irregolarità, con quello dei vertici che modificano autonomamente il regolamento? La domanda non è ingenua perché se la risposta fosse affermativa ritengo sarebbe possibile trasferire parte di questa discussione davanti all'autorità giudiziaria dal momento che evidenzerebbe un rilievo di carattere penale.

* PESSINA (*FI*). Le argomentazioni esposte dai rappresentanti sindacali sono importanti, interessanti e critiche e il loro denominatore comune sembrerebbe basarsi sull'assunto che a fronte dell'obiettivo risparmio corrisponda automaticamente una diminuzione della sicurezza. Questo contrasta con le nostre conoscenze e con le informazioni pervenuteci dal Ministero e dalle Ferrovie.

Sarebbe estremamente preoccupante verificare che sia diventata una costante l'equazione che ci ha portato da una sicurezza assoluta negli

anni '80 ad una sicurezza relativa negli ultimi tempi. In questa sede di valutazione e di approfondimento di indagine sarebbe opportuno conoscere quali siano le innovazioni tecnologiche introdotte che dovrebbero avere garantito una maggiore sicurezza nel trasporto ferroviario italiano invidiato dall'Europa intera fino all'incidente di Crevalcore il quale, peraltro, dato l'elevato numero di vittime, ha determinato una modifica sostanziale dei dati statistici.

Oggi avete fatto riferimento al sistema di sicurezza SCMT che si sarebbe dovuto gradualmente estendere a tutta la rete ferroviaria italiana. Vorrei conoscere i termini di applicazione del sistema dal momento che esso è considerato l'elemento più garantista nel futuro sviluppo della sicurezza ferroviaria.

* PEDRINI (*Aut.*). Chiedo ai rappresentanti sindacali se possono far pervenire alla Commissione una documentazione aggiuntiva all'esposizione odierna circa le modifiche all'organizzazione del lavoro del personale ferroviario.

Vorrei poi affrontare il problema degli esuberanti che è strettamente complementare alla professionalità, elemento che si acquisisce con il tempo e che non viene insegnato da alcuna norma scritta. La professionalità è data dalla competenza specifica del lavoro che rappresenta una garanzia per la sicurezza. Vorrei quindi sapere se è pensabile che il risanamento di un'azienda possa basarsi sulla mera soluzione del problema degli esuberanti. Siamo infatti in presenza di una mancanza di cultura imprenditoriale dei vertici che gestiscono i sistemi; è infatti evidente che ciò che rende sana un'azienda non è l'esuberante ma l'equilibrio economico che, peraltro, comporterebbe maggiori assunzioni piuttosto che licenziamenti. I sindacati hanno analizzato il problema in questo senso?

I bilanci, inoltre, non presentano tra i costi la voce sicurezza ma se si raggiunge un certo equilibrio economico senza considerare il dato sicurezza quell'equilibrio risulta falsato. Non capisco come si possa sostenere che per essere buoni *manager* sia necessario ridurre. Ritengo che un buon *manager* debba assicurare un equilibrio economico all'impresa tenendo conto del costo sicurezza.

Inoltre, alla luce dei dati da voi forniti, non vorrei che la cura applicata all'interno delle Ferrovie fosse esportata in qualche altra azienda. Quando si taglia sugli esuberanti in termini ragionieristici inevitabilmente si va a colpire la professionalità. Non sacrifichiamo sull'altare del dio economico qualsiasi tipo di costo, anche nella gestione dell'organizzazione del mondo del lavoro. Vorrei sapere se da parte vostra vi sono studi o valutazioni che confortino questo tipo di impostazione.

Vorrei sapere inoltre se si sta retrocedendo nel campo delle esternalizzazioni o se si va avanti per questa strada. Infatti, se si prosegue sulla strada delle esternalizzazioni il ragazzo fornito dall'impresa esterna non sa che ad una determinata curva il bullone va girato un certo numero di volte. Quindi, è vero che si è risparmiato, ma alla fine si compromette la sicurezza e anche l'equilibrio economico dell'azienda.

Vorrei inoltre pregarvi di darci un'indicazione temporale di tutti i dati che ci avete fornito oggi. È importante capire se le cause degli episodi riportati ed elencati risalgono ad oggi, a ieri o sono ataviche. Se riuscissimo a collocare questi dati nel tempo potremmo stabilire se vi è stata un'inversione di tendenza o se invece dobbiamo continuare a preoccuparci. Esiste anche il rischio di mettere sul banco delle responsabilità qualcuno mentre invece dovrebbe esserci qualcun altro.

I problemi legati all'orario di lavoro – in proposito vorrei sapere se il riferimento è a qualsiasi tipo di trasporto (ferrovie, aerei, trasporto su gomma) – mi inducono ad un'ulteriore preoccupazione. Forse noi legislatori dovremmo valutare più attentamente questo fattore. Tuttavia, poiché vi è stato un cambio di guardia alla guida delle Ferrovie dello Stato S.p.a., vorrei sapere se avete cominciato ad avvertire un diverso atteggiamento o se invece nulla è cambiato per quanto riguarda gli orari, l'organizzazione del lavoro, gli esuberi, la professionalità e la puntualità; nel qual caso la cosa dovrebbe essere oggetto di un'ulteriore considerazione da parte nostra. Non si tratta infatti di problemi diversi essendo tutti questi aspetti legati al tema unico della sicurezza.

PRESIDENTE. Vorrei porre anch'io una semplice domanda, magari in contrasto con quanto affermato da altri senatori. Spesso quando si fanno investimenti ferroviari da parte sindacale si esercita una pressione affinché l'investimento venga diviso equamente a livello territoriale, una quota ad una zona e una quota ad un'altra. In linea di principio credo sia giusto. Tuttavia per il futuro, soprattutto in vista di una maggiore sicurezza, sarebbe opportuno considerare altri tipi di parametro. Sono d'accordo sul fatto che tutte le reti debbono avere una sicurezza di base, ma forse occorre dare priorità alle tratte con una maggiore capacità di trasporto. Del resto, queste ultime si conoscono e sono anche quelle con un maggior numero di incidenti e quindi, a mio avviso, dovrebbero essere le prime ad essere interessate da investimenti relativi al miglioramento delle condizioni di sicurezza.

Purtroppo, poiché ci restano soltanto dieci minuti, nel caso in cui non riuscissimo a concludere entro questo tempo, invito i nostri ospiti a inviare una documentazione scritta con le risposte alle domande poste in questa sede.

PEDRINI (*Aut*). Signor Presidente, trovo che le risposte scritte siano troppo burocratiche per cui se fossero marginali sarei anche d'accordo ma se così non fosse preferirei venisse organizzata una nuova audizione.

PRESIDENTE. Senatore Pedrini, valuteremo al termine della seduta.

* *NASSO*. Cercherò di rispondere brevemente alle tante domande che sono state poste. Per quanto concerne la questione degli investimenti, non abbiamo mai fatto un ragionamento di priorità in riferimento alla tecnologia; semmai la priorità può essere indicata, ed è obbligatoria visto che

i soldi sono pochi e si sono anche ridotti, rispetto alle nuove linee. Sulla sicurezza però non c'è un problema di priorità ma di innestare l'SCMT su tutti i 10.500 chilometri di rete che riteniamo essere a traffico più intenso.

PRESIDENTE. Dovrete comunque scegliere da dove partire.

* NASSO. Poiché questi lavori dovranno essere completati entro il 2007, non ci stiamo preoccupando del punto da cui iniziare, dal Brennero o dalla Sicilia. Tutte le linee hanno sicuramente bisogno di questa attrezzatura. Siamo invece preoccupati delle linee secondarie, i famosi 5.500 chilometri nei quali la tecnologia di sicurezza è assente e non si sa quando arriverà, non essendovi neanche un sistema testato. Attualmente abbiamo quindi 5.500 chilometri di tratta ferroviaria con il pedale del VACMA, che contestiamo in quanto non lo riteniamo uno strumento di sicurezza.

Attribuire il *trend* negativo della sicurezza al fatto che si intende risparmiare a mio avviso non è esatto. C'è anche questa componente, come nel caso del VACMA, dove la ricerca del risparmio penalizza la sicurezza, ma in molti altri casi non è così. In realtà il problema è che avendo una rete a capacità insufficiente si tende ad utilizzarla al massimo. Non si tratta quindi di un'equazione secca in base alla quale risparmiare equivale a ridurre la sicurezza. In alcuni casi può essere vero ma in altri è l'utilizzo intenso della rete a creare problemi di sicurezza.

Il senatore Brutti chiedeva il significato del passaggio da una sicurezza assoluta – che tra l'altro è un termine impreciso in quanto la sicurezza assoluta è soltanto un'aspirazione –, cioè una sicurezza legata agli *standard* storici, a una sicurezza relativa. La ferrovia è andata avanti per 150 anni arrivando ad un livello di stabilizzazione della sicurezza senza il supporto di tecnologie avanzate, che auspichiamo vengano inserite quanto prima, perché vi era un sistema di circolazione basato, da una parte, sulla presenza di personale che effettuava i controlli, in qualche caso anche con una certa ridondanza (e questo aspetto si è notevolmente ridotto creando magari qualche problema sulle linee particolarmente spopolate), dall'altra, facendo riferimento alla sicurezza storica, quella riferita, ad esempio, ai treni sugli itinerari convergenti, che si incrociano. Parlare di sicurezza probabilistica, in questo come in altri casi, significa che si va a vedere se modificando i regolamenti non si verificano incidenti: se tutto funziona va bene. Nel caso di errore abbiamo però la catastrofe. Questo è uno degli aspetti da esaminare in relazione all'incidente di Crevalcore. Infatti, se uno dei due treni fosse stato fermato al segnale, ammesso che vi sia stato errore umano, il macchinista dell'altro treno superati gli scambi si sarebbe accorto di aver commesso un errore – come se ne è tragicamente accorto quel povero macchinista – e il treno si sarebbe arrestato in tempo perché c'era lo spazio di frenatura e non sarebbe accaduto nulla.

Questa è la differenza tra la ferrovia di 10 anni fa, e non di 150 anni fa, rispetto ai regolamenti di circolazione, e quella di oggi. È sempre il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'autorità competente all'omologa-

zione delle modifiche regolamentari, delle deroghe e delle innovazioni dei sistemi di sicurezza; è chiaro che l'attuazione avviene ad opera delle strutture tecniche di Ferrovie dello Stato ma, come per il codice della strada, c'è qualcuno che deve stabilire se in autostrada si può andare sicuri a 200 all'ora, ma questo non si può fare, verificando il numero dei morti. Si può decidere anche di voler incrociare i treni in quella maniera o stabilire di far lavorare da solo il macchinista in Sicilia e in Sardegna. In queste due Regioni si sta avviando un esperimento in base ad una teoria che sostiene che sulle linee a scarso traffico è meglio che il controllo venga effettuato da una sola persona piuttosto che da due, eliminando il capotreno. Queste sono le teorie della nuova scienza ferroviaria. Ad esempio, è stato detto che un solo macchinista alla guida è più sicuro rispetto a due perché da solo presta maggiore attenzione e non si tratta di una battuta.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). È stato anche detto che guidando a 200 all'ora si presta maggiore attenzione alla strada! Si dice di tutto.

* *NASSO*. In merito alla richiesta di chiarimento del senatore Brutti circa gli allentamenti normativi a tecnologia costante, tengo a precisare che il macchinista è responsabile della corsa e non può effettuare deroghe normative perché non ne è autorizzato. Nel caso dell'incidente di Crevalcore la linea è sempre stata a semplice binario, con incroci e senza tecnologia ed è stato modificato il regolamento di circolazione. In Sicilia o in Sardegna non c'è traccia di tecnologia e in questi casi si autorizza il capotreno ad essere svincolato dalle norme di sicurezza della circolazione. Queste sono le deroghe a tecnologia costante, questo è un allentamento normativo.

PEDRINI (*Aut*). Quanti sono gli incidenti ferroviari che si verificano in Italia nel corso di un anno?

CASINI. Sono migliaia.

MAGGI. Non siamo in grado di saperlo. Si verificano molti incidenti sul lavoro che però non rientrano nelle casistiche dell'incidente ferroviario tradizionale.

NASSO. Gli incidenti veri e propri sono pochi.

CASINI. Vorrei chiarire il concetto di sicurezza dell'esercizio che si sta sviluppando dalla metà degli anni '80. A tal proposito richiamo un articolo del novembre 1988 pubblicato dalla rivista «La tecnica professionale», edita dal collegio ingegneri ferroviari italiani, a firma di Pasquale De Palatis, ingegnere del Dipartimento produzione delle Ferrovie. In premessa si scrive: «Quando entrai in ferrovia la sicurezza era quasi un tabù, qualcosa che non bisognava mettere in discussione (...). Con le nuove regole del gioco, la sicurezza non è più il fine ultimo, ma solo un vincolo

che bisogna ragionevolmente rispettare, senza compromettere gli obiettivi suddetti. (...) anche essa è costretta a scendere a compromessi, detronizzata ed incalzata da due antagonisti acerrimi, la regolarità e l'economia. (...) Obiettivi principali del nuovo Ente, ed in particolare del Dipartimento produzione, sono il recupero della produttività ed il miglioramento della qualità del servizio offerto: in termini molto spiccioli, ciò significa produrre treni che viaggiano in orario (regolarità), al minor costo possibile (economia)».

Questi sono obiettivi in sé condivisibili, ma non lo sono più se posti a raffronto con la sicurezza che non è più assoluta. Faccio un esempio: oggi ho preso un treno a Firenze che sarebbe dovuto arrivare a Roma alla 13,30 circa, mentre ha riportato un ritardo di tre quarti d'ora. Sotto il profilo statistico, esistono delle direttive ai dirigenti movimento e ai posti di controllo della circolazione treni in base alle quali, ad esempio, un treno Eurostar che porta oltre 15 minuti di ritardo viene considerato statisticamente «perso» e a quel punto l'agente ferroviario ha l'ordine di fargli accumulare ritardi ulteriori nel caso si debba scegliere tra due treni, dal momento che 16 o 40 minuti di ritardo hanno la stessa incidenza sull'economia dell'azienda.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per le informazioni che hanno fornito alla Commissione. Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,40.

