



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 13

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

114^a seduta: giovedì 2 luglio 2009

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E**Audizione del direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, Alberto Chioveli,
e dei vertici del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A**

| | | | |
|------------------------------|------------------------------|------------------------|-------------------------------|
| * PRESIDENTE | Pag. 3, 7, 9 e <i>passim</i> | * CHIOVELLI | Pag. 4, 7, 16 e <i>passim</i> |
| * BALDINI (PdL) | 13, 27 | * CIPOLLETTA | 21, 30 |
| BORNACIN (PdL) | 15 | * MORETTI | 22, 24, 28 e <i>passim</i> |
| CICOLANI (PdL) | 9 | | |
| DE TONI (IdV) | 15, 29 | | |
| FILIPPI Marco (PD) | 12, 19, 27 e <i>passim</i> | | |
| * STIFFONI (LNP) | 10, 17, 18 e <i>passim</i> | | |
| VIMERCATI (PD) | 11 | | |

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-MPA-Movimento per l'Autonomia: Misto-MPA.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie l'ingegner Alberto Chiovelli, direttore, e l'ingegner Giulio Margarita, dirigente; per il Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A il professor Innocenzo Cipolletta, presidente Ferrovie dello Stato, l'ingegner Mauro Moretti, amministratore delegato Ferrovie dello Stato, l'ingegner Vincenzo Soprano, amministratore delegato Trenitalia, il dottor Gilberto Galloni, amministratore delegato FS Logistica, l'ingegner Pasquale Ventrella, direttore movimento RFI, il dottor Federico Fabretti, direttore relazioni con i media Ferrovie dello Stato, e la dottoressa Antonella Azzaroni, responsabile affari istituzionali Ferrovie dello Stato.

I lavori hanno inizio alle ore 14,10.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, Alberto Chiovelli, e dei vertici del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A

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 e delle infrastrutture, sospesa nella seduta del 23 giugno scorso.

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 si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Sono oggi previste due audizioni, la prima delle quali è quella del direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, Alberto Chiovelli, che è accompagnato dall'ingegner Giulio Margarita, dirigente, che ringrazio per aver accettato l'invito della Commissione a partecipare all'incontro odierno.

I motivi per i quali abbiamo deciso, in sede di Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi, di svolgere questa audizione sono fin troppo noti: con essa si intende capire meglio la meccanica ed i motivi del gravissimo incidente ferroviario verificatosi a Viareggio e raccogliere quanti più elementi è possibile.

Inoltre, sarebbe opportuno sapere se l'Agenzia nazionale della sicurezza delle ferrovie è in grado strutturalmente, in termini di organico e

di risorse, di svolgere i compiti per i quali è stata istituita o se occorrono azioni ulteriori rispetto a quanto è stato fatto finora.

Cedo subito la parola ai nostri ospiti, rinnovando il ringraziamento per la loro presenza.

CHIOVELLI. Signor Presidente, signori senatori, ho ricevuto la comunicazione di questa convocazione ieri e ho ritenuto doveroso partecipare alla seduta odierna.

Potete ben immaginare che quelle in corso sono giornate abbastanza intense; pertanto, ho consegnato presso l'Ufficio di Segreteria della Commissione una documentazione scritta che mi riservo di integrare in seguito all'audizione.

Per seguire le indicazioni del Presidente, vorrei parlare subito dell'incidente di Viareggio. Credo che le notizie fornite dal ministro Matteoli nella giornata di ieri, e che ovviamente derivano anche dai dati forniti dall'Agenzia, siano complete ed esaustive. Non vorrei pertanto ripetere cose che già sapete. Aggiungo invece qualche elemento ulteriore sull'evoluzione delle prime indagini che stiamo conducendo.

Tutti i tecnici dell'Agenzia che hanno esaminato il luogo dell'evento hanno ricavato un'indicazione univoca sulla causa del disastro attribuibile ad un cedimento strutturale dell'asse di un carro merci che, come sapete, è immatricolato da un'autorità nazionale estera, quella tedesca. Nelle ore successive all'incidente è stata ricostruita la storia di questo carro. Abbiamo preso contatti con l'autorità nazionale tedesca dalla quale, in attesa di un incontro, ci siamo fatti inviare una parte della documentazione ed altra ci verrà inviata successivamente. Siamo risaliti all'officina che ha effettuato le manutenzioni presso la quale sia ieri che oggi sono presenti i nostri tecnici. Abbiamo individuato anche la partita di assi che erano stati sostituiti e, di concerto con Trenitalia, abbiamo fermato sei carri che erano sulla nostra rete sui quali abbiamo disposto l'esecuzione di controlli ad ultrasuoni. In via cautelativa Trenitalia, in attesa degli esiti di questi controlli, ha fermato anche tutti i carri della società proprietaria di quello che ha avuto l'incidente.

Questi sono i fatti delle ultime ore e gli approfondimenti che stiamo conducendo. Ovviamente le verifiche che stiamo effettuando sono anche volte ad accertare se le procedure previste siano state rispettate dai vari soggetti preposti alla catena della sicurezza, a cominciare dalla casa proprietaria dei carri fino all'officina che ha effettuato la manutenzione.

Poiché il carro non è immatricolato in Italia, per ricostruire il tutto abbiamo bisogno di interloquire con gli omologhi colleghi dell'autorità nazionale tedesca.

Di fronte ad un incidente del genere, bisogna fare anche una riflessione sull'assetto normativo e sulle procedure vigenti e chiedersi se effettivamente queste siano idonee a garantire la sicurezza. Questa riflessione è doverosa, va fatta, ma, in parallelo, è anche necessario verificare se le procedure previste siano state effettivamente rispettate. È evidente, infatti, che l'intero sistema è soggetto ad una normativa che, proprio perché co-

munitaria, non possiamo cambiare da soli, quale Stato membro, ed il caso specifico di Viareggio, di cui è protagonista un carro proveniente da una rete estera, lo dimostra. È pertanto necessario che le riflessioni che abbiamo già iniziato a fare in Italia vengano svolte anche a livello comunitario.

Ricordo che qualche mese fa si è riunito un gruppo di lavoro, composto dai rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dell'Agazia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, dei proprietari dei carri italiani e di Trenitalia, che sta conducendo una revisione delle procedure nell'ambito della quale si è inteso valutare l'opportunità di riallineare le verifiche che si effettuano sulla cisterna con quelle che vengono effettuate sulla parte ferroviaria; le prime, infatti, sono previste ogni quattro anni, mentre le seconde sono previste ogni sei. Pertanto, dovendo fermare il carro ogni quattro anni sarebbe opportuno valutare la possibilità di effettuare negli stessi tempi anche una verifica sulla parte ferroviaria. Questo gruppo dovrebbe completare il proprio lavoro e presentarne gli esiti in sede europea, proprio perché assumere iniziative difformi dalle normative comunitarie non porta alcun beneficio, in quanto poi siamo comunque costretti ad accettare carri soggetti a normative diverse.

Questo è il quadro relativo all'incidente che si è verificato. Non mi sento di aggiungere, in questa fase, altro tipo di conclusioni, perché le verifiche in corso e quelle da fare sono ancora molte. È probabile che si procederà ad ulteriori contatti con l'autorità nazionale tedesca, che in queste prime ore ha fornito tutta la collaborazione che abbiamo richiesto.

In merito alle altre valutazioni richieste dal Presidente, la scarna documentazione che ho consegnato agli Uffici contiene anche una tabella relativa all'incidentalità rilevata nel periodo 2005-2008, in cui il dato che risulta forse nuovo rispetto al passato è quello di una classifica degli incidenti secondo gli indicatori comuni di sicurezza dell'Agazia ferroviaria europea che ci ha quindi indotto a presentare aggregati leggermente diversi da quelli che venivano utilizzati dall'Unione internazionale delle ferrovie. Sono dati di riferimento che servono solo a darvi contezza della situazione.

Per quanto riguarda l'Agazia, debbo premettere che essa nasce per effetto dell'attuazione di una direttiva comunitaria che ha imposto agli Stati membri l'istituzione di autorità ed organismi nazionali che avessero caratteristiche di indipendenza e di terzietà rispetto agli operatori ferroviari. Come sapete, l'assetto preesistente in Italia prevedeva che lo svolgimento delle competenze in materia di sicurezza rientrasse nell'atto di concessione che lo Stato aveva con Rete Ferroviaria Italiana. Pertanto, tali attività erano svolte all'interno di Rete Ferroviaria Italiana.

Siccome bisognava in qualche modo adeguare la normativa italiana con l'assetto previsto dalle direttive comunitarie, il legislatore ha pensato ad un percorso graduale che, sostanzialmente, basasse la nascita di questa Agazia non sul nulla, ma sul *know how* presente all'interno del Gruppo Ferrovie dello Stato. Per questo motivo, è stata prevista una fase transitoria iniziale in cui, attraverso il meccanismo di una convenzione stipulata

fra Gruppo FS, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Agenzia stessa, si sarebbe utilizzato il personale appartenente al Gruppo FS per lo svolgimento di questi compiti. Si tratta di una fase prevista dalla normativa: non è una fase provvisoria, ma una fase di prima applicazione. Essa deve servire, appunto, ad accompagnare il cambiamento, mantenendo il *know how* tecnico preesistente e la continuità delle attività in materia di sicurezza.

Nella documentazione che ho consegnato vi sono indicazioni precise sulla struttura e le funzioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza della ferrovie. Innanzitutto, la scelta del legislatore è stata quella di collocare questo nuovo soggetto all'interno dello Stato, che ha recuperato così compiti, in materia di sicurezza, da un'impresa privata (essendo RFI una società per azioni). L'Agenzia è dunque sostanzialmente un ente pubblico, vigilato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e le sue competenze riguardano l'intero sistema ferroviario italiano con l'esclusione di tram, metropolitane, sistemi di trasporto leggero su rotaia e delle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema. Sono quindi ricomprese nelle sue competenze la rete in gestione a Rete Ferroviaria Italiana e le reti regionali ad essa interconnesse.

I compiti dell'Agenzia, sinteticamente, sono: la regolamentazione tecnica, il rilascio di autorizzazioni (quindi ammissioni tecniche di sistemi e sottosistemi), il rilascio di certificazioni di sicurezza agli operatori ferroviari (intesi sia come imprese ferroviarie sia come singoli operatori della sicurezza che vengono accreditati) e la verifica sulla corretta applicazione delle norme.

A tale proposito, vorrei fare una precisazione in merito ad alcune notizie, che ho letto sui giornali in questi giorni e che non sono state riportate in maniera corretta. L'assetto del sistema ferroviario, così come tracciato dalla Commissione europea e come si sta determinando nei vari Stati membri, sta cambiando profondamente. Soltanto 15 anni fa, vi era un unico soggetto, cioè le Ferrovie dello Stato, che gestiva ogni aspetto: si occupava dell'esercizio del servizio di sicurezza. Oggi, invece, abbiamo un gestore della rete, circa 30 imprese ferroviarie (una delle quali è Trenitalia) dotate del certificato di sicurezza ed i proprietari dei carri (figura non ancora riconosciuta in Italia, mentre in altri Paesi europei lo è già); a breve, poi, avremo più gestori della rete, perché vi saranno anche i gestori delle reti regionali. In un sistema in cui vi è la presenza di una pluralità di soggetti, è chiaro che il governo della sicurezza deve essere ripensato. A costoro che operano strettamente nell'ambito ferroviario, dobbiamo poi aggiungere tutto il mondo dei costruttori, delle officine e degli organismi di parte terza che fanno le certificazioni di conformità CE ed è per questo che è necessario un ripensamento.

L'approccio indicato dalla Commissione europea non è stato, evidentemente, quello del controllo e delle verifiche sistematiche, ma quello del controllo dei processi, cioè della condivisione delle procedure e delle forme, onde verificare che esse siano state attuate e rispettate. Quando si parla di verifiche, ciò non comporta che le autorità nazionali espletino

controlli sul materiale rotabile. Esse le compiono invece sugli operatori ferroviari, cercando di comprendere se questi siano idonei a gestire i processi che costituiscono la catena della sicurezza. Fra questi processi, quello della manutenzione è certamente cruciale.

Per quanto riguarda la fase di prima applicazione del decreto legislativo n. 162 del 2007, istitutivo dell'Agenzia, nel maggio 2008, quindi circa un anno fa, è stata stipulata una convenzione tra il Ministero, il Gruppo FS e l'Agenzia che prevede l'utilizzo del personale tecnico appartenente al gruppo FS per garantire il trasferimento del *know how*, come ho già detto. Dal 16 maggio, quindi, noi abbiamo cominciato ad operare, assumendo tutte le competenze relative alle imprese ferroviarie ed al materiale rotabile. Attualmente, stiamo operando con circa 75 unità di personale. Come voi sapete, l'organico a regime è previsto in 300 unità di personale ma da ciò non dobbiamo ricavare la convinzione di essere in una situazione di sotto organico. Alle 300 unità arriveremo quando avremo acquisito anche le competenze in materia di sistemi e sottosistemi di terra. Proprio per tale motivo, abbiamo chiesto al gruppo FS ulteriori 32 unità per poter acquisire anche queste competenze e completare la fase di prima applicazione. Vi sarà poi la fase che prevede l'acquisizione delle competenze relative alle reti regionali interconnesse con la rete nazionale entro la fine del 2010 e, quindi, l'organico si amplierà parallelamente all'acquisizione di esse.

Per quanto concerne la situazione a regime, lo stato dell'arte è il seguente. Sono stati emanati e pubblicati, nella *Gazzetta Ufficiale* dello scorso 21 aprile, lo statuto dell'Agenzia, il regolamento di organizzazione e il regolamento di contabilità. Resta da emanare il regolamento che fissa le procedure per il reclutamento del personale. È evidente che questi tre regolamenti sono molto importanti: essi definiscono la struttura giuridica dell'Agenzia. In particolare, il regolamento di contabilità ci consentirà anche quell'autonomia finanziaria che fino ad oggi non abbiamo avuto.

Chiaramente, per completare tale processo, arrivare a regime ed essere pienamente indipendenti, sia dal punto di vista economico sia dal punto di vista della gestione del personale (dobbiamo essere noi il datore di lavoro delle persone facenti capo all'Agenzia), è necessario emanare il regolamento che fissa le regole e le procedure per il reclutamento del personale.

Signor Presidente, ritengo che questi dati e queste informazioni rispondano alle sue prime domande. Sono comunque a disposizione per ulteriori chiarimenti.

PRESIDENTE. Ingegnere Chiovelli, la ringrazio per la sua introduzione. A noi interessa soprattutto conoscere meglio il ruolo dell'Agenzia, capirne l'evoluzione (che lei molto precisamente ci ha descritto) e sapere cosa occorre fare per metterla in condizione di operare al pieno della sua capacità, per svolgere questo lavoro che noi riteniamo fondamentale.

CHIOVELLI. Signor Presidente, collegandomi al quadro sintetico che ho descritto poc'anzi, la questione della piena funzionalità e indipendenza dell'Agenzia è per noi particolarmente importante in relazione alla tipologia di attività che svolgiamo. Abbiamo una serie di adempimenti che vedono il personale che opera per conto dell'Agenzia quotidianamente a diretto contatto con gli operatori, intesi in senso lato, quindi sia le imprese ferroviarie che gli altri richiedenti, i costruttori. Questo regime di convenzione, nel quale ci sono rapporti di appartenenza inevitabili e comunque previsti dalla normativa del Gruppo FS, è una situazione che sarebbe bene superare nel più breve tempo possibile.

Nel corso di questo primo anno abbiamo intrapreso una serie di iniziative piuttosto importanti. Negli incontri con le imprese ferroviarie, le organizzazioni sindacali e le associazioni di categoria abbiamo voluto tracciare, d'accordo con tutti gli operatori ascoltati, un quadro coerente con le disposizioni comunitarie dell'assetto del sistema ferroviario italiano.

Circa un mese e mezzo fa, abbiamo quindi emanato il decreto-quadro n. 1 del 2009, pubblicato sul nostro sito, in cui abbiamo individuato i compiti e le responsabilità di ciascun operatore. Infatti, ricollegandomi al tema della pluralità dei soggetti che oggi fanno parte della catena della sicurezza ferroviaria, è bene che nella normativa nazionale, come in quella comunitaria, siano evidenti il ruolo e la responsabilità di ciascuno di questi operatori. Fino ad oggi, a causa dell'assetto preesistente, tutto ciò non emergeva, ma con questo provvedimento lo abbiamo evidenziato.

Questo, però, è solo un punto di partenza. È necessario dare seguito al decreto-quadro con procedure coerenti dal punto di vista normativo (è opportuno compiere una notevole opera di riordino delle norme che negli ultimi anni si sono stratificate e che spesso mescolano questioni industriali con questioni di principio che riguardano la sicurezza), evidenziando sempre meglio i ruoli degli operatori. Tutta questa attività va accompagnata a quella di verifica. Sotto questo profilo gli aspetti relativi alla funzionalità dell'Agenzia sono particolarmente importanti.

Il futuro dell'Agenzia dipende in gran parte dal tempo che impiegheremo per chiudere la fase di transizione ed arrivare a quella a regime. Quest'operazione, pensata dal legislatore, prevede il passaggio di personale da una S.p.A. ad un organismo pubblico, un po' in controtendenza rispetto a quanto è stato fatto in Italia e negli altri Paesi negli ultimi anni. Quindi, dobbiamo individuare modalità che consentano a queste persone di transitare nel pubblico altrimenti, alla fine della fase di transizione, perderemo tutto il *know how* tecnico, in termini di sicurezza, previsto per questa nuova Agenzia, perché le persone non verranno a lavorare per la stessa. Questo, al momento, è il problema che ci preoccupa maggiormente ed è anche il motivo per cui non è ancora possibile varare il regolamento sul reclutamento del personale: in questo momento, non abbiamo grandi certezze in tal senso.

Il ministro Matteoli conosce perfettamente la situazione: in quest'anno ha sostenuto l'operato dell'Agenzia ed ha intrapreso iniziative

sul piano legislativo, presentando un emendamento ad un disegno di legge per la definizione di un comparto contrattuale per l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, in qualche modo comparabile al comparto contrattuale dei dipendenti che oggi operano presso il Gruppo FS. L'obiettivo è fare in modo che alla fine della fase di transizione si possa trasferire il *know how* da una S.p.A. ad un ente pubblico.

CICOLANI (*PdL*). Signor Presidente, desidero fare innanzi tutto una breve considerazione generale. Per la prima volta, dopo aver parlato per tanti anni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, favorendone in Commissione l'accelerazione del processo istitutivo, abbiamo l'occasione di verificare sul campo l'utilità di questo organismo.

È evidente che siamo in una fase transitoria, di passaggio, in cui l'Agenzia nazionale deve favorire il processo di formazione di un codice unico europeo sulla condotta degli operatori ferroviari e quindi è estremamente importante il coordinamento con l'Agenzia ferroviaria europea. Affermo ciò perché tra le dichiarazioni più diffuse di questi giorni, c'è quella che la verifica dei carri in Germania viene fatta con grande leggerezza per cui tutti, in questo momento, vogliono certificare i carri in Germania. Pertanto, chiedo al direttore dell'Agenzia di accertare questa circostanza, perché, se non si fanno «operazioni verità» di questo tipo, ed anche nei confronti dei Paesi comunitari, il problema rimane. Sappiamo perfettamente che se un carro viene sottoposto a verifica in Germania può circolare nel nostro Paese, ma se questa verifica viene fatta con leggerezza dobbiamo denunciarlo anche nei confronti di un altro Stato europeo. Questo è il primo elemento che desidero sottolineare, trattandosi di una voce piuttosto ricorrente.

Dieci giorni fa abbiamo avuto un'altro svio nella stessa zona, a Prato.

La verifica di entrambi i carri era stata effettuata a Mantova. Mi sembra opportuno controllare l'officina di Mantova per ricercarne le cause.

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo, senatore Cicolani. Il dottor Chiovelli ha affermato che l'Agenzia è in contatto con i *partner* tedeschi con i quali sta verificando se le procedure sono state seguite correttamente.

CICOLANI (*PdL*). Signor Presidente, chiedevo proprio di affrontare questo tema, perché si tratta di una voce diffusa. Non sto facendo una denuncia, non mi permetterei mai. Si tratta semplicemente di un'opinione diffusa che è opportuno verificare (se non entriamo nel concreto parliamo di aria fritta).

Altra questione. Proprio in questa Commissione abbiamo lavorato molto sul tema del trasporto delle merci pericolose, esplosivi ed infiammabili, soprattutto dopo gli incidenti del Monte Bianco e recentemente della galleria in Austria. Abbiamo invocato moltissimo il trasporto ferroviario per questa tipologia di merci, ritenendolo più sicuro dell'autotrasporto.

Questo incidente ci fa riflettere molto e ci dimostra che occorre prendere delle iniziative. Se esso fosse avvenuto in una galleria e se il convoglio avesse per caso incrociato un altro treno, oggi parleremmo di una strage con centinaia e centinaia di vittime, ben maggiore di quelle che si verificano nel trasporto aereo. Mi chiedo quindi se non sia opportuno, nel caso di trasporto su rotaia di merci pericolose, adottare normative più rigide e diverse da quelle del trasporto del legname o dell'acciaio, sia in ordine ai carri che ai serbatoi.

Inoltre, vorrei riallacciarmi ad un'intervista da lei rilasciata al «Corriere della Sera». So bene che il trasporto ferroviario non dovrebbe essere appesantito da attività inutili e anzi andrebbe agevolato in tutta Europa, ma mi chiedo se non sia il caso di coniugare, nell'attività di controllo, il tempo ai chilometri, e quindi di far collimare la verifica dei serbatoi con quella dei carri. Infatti, non vi è dubbio che un carro che ha percorso 10.000 chilometri sarà in condizioni diverse rispetto ad un altro carro che ne ha percorsi solo 100. È chiaro che si tratta di un'attività difficile perché possono intervenire manomissioni e quant'altro, come lei ha dichiarato al «Corriere della Sera», ma questo vale per tutti.

In particolari situazioni, proprio perché dobbiamo garantire che il trasporto ferroviario sia sicuro, potremmo anche aiutarlo con una serie di agevolazioni, ma dobbiamo comunque essere molto rigorosi sulla sicurezza, altrimenti tutta la politica di trasporto delle merci pericolose, nel dubbio che queste possano essere poco sicure, verrebbe a cadere. In questo senso, il ruolo dell'Agenzia è rilevante.

La nascita dell'Agenzia è un fatto importante, perché evita le commissioni d'inchiesta *ad hoc* che si aprono e si chiudono, magari anche in modo assolutamente credibile, relativamente ad unico incidente, ma non trasmettono *know how*, cosa che invece l'Agenzia deve garantire, dato che avvengono circa un centinaio di incidenti all'anno.

Ringrazio l'ingegnere Chiovelli per averci fornito dati estremamente rilevanti, che rendono particolarmente importante il lavoro che sta compiendo in questi giorni.

STIFFONI (*LNP*). Signor Presidente, vorrei sapere se è confermato che Trenitalia deve, e sottolineo deve, accettare il transito di carri merci che soggiacciono a normative di sicurezza diverse da quella italiana e se è vero che, sui carri gestiti da società estere, non vengono effettuate verifiche da parte della società italiana.

Il presidente Chiovelli ha detto che esistono diversi soggetti che operano nell'ambito della sicurezza e che vengono effettuati controlli sui sistemi operativi delle officine, che a loro volta fanno le verifiche sui carri. Credo che questo lavoro si possa svolgere anche a tavolino, comunque spero che non si arrivi al livello delle verifiche sulle bombole dei sistemi antincendio, alle quali viene cambiata soltanto la targhetta, senza verificare che il liquido interno sia ancora efficace.

Inoltre l'ingegner Chiovelli ha affermato che sono stati fermati alcuni carri gestiti dalla società «incriminata». Allora, se questi carri sono stati

fermati, non sarebbe opportuno che venisse effettuata una verifica direttamente da Trenitalia? In questo modo si eviterebbe la possibilità di sviare le responsabilità, come accade quando ci sono molti soggetti diversi e non si sa chi di loro debba rispondere quando accadono disastri del genere.

VIMERCATI (PD). Signor Presidente, ci rendiamo conto che il ruolo dell'Agenzia è importante. In base alla documentazione che ci è stata consegnata, l'inizio dell'operatività dell'Agenzia risale al 16 maggio, quindi, anche se l'organico è ridotto, possiamo dire che oggi l'Agenzia è già attiva sia nel campo delle imprese ferroviarie che del materiale rotabile.

Credo che sia importante, ingegner Chiovelli, che lei chiarisca il senso di un'intervista che ha rilasciato. Non è necessario, naturalmente, che risponda oggi, anche perché non voglio metterla in difficoltà, però devo dire che la sua intervista su «Il Giornale» di oggi è allarmante. Lei dovrebbe smentire quanto riportato in questa intervista oppure credo che sia opportuno che riferisca al Parlamento lo stato dell'arte, punto per punto. Infatti, se è vero che i sistemi di sicurezza funzionano solo per il 40 per cento delle linee ferroviarie, oltre a tutte le altre cose che ha detto sulla pericolosità della galleria tra Bologna e Firenze e quant'altro, il Parlamento dovrebbe intervenire. Ripeto: o lei smentisce questa intervista oppure io le chiedo formalmente di presentare una relazione sui problemi sollevati che ci tranquillizzi, perché le sue parole dipingono un quadro molto allarmante. Mi rendo conto che nella concitazione del momento, come dice il nostro amato Presidente del Consiglio, i giornalisti interpretano sempre male. Non so se è così; comunque sia non voglio metterla in difficoltà, però le notizie riportate sono davvero preoccupanti e le chiedo di chiarirle.

Nel merito del discorso, le chiedo una sua valutazione sull'impianto normativo vigente, se lo ritiene idoneo o meno a dare tranquillità dopo fatti tragici come quelli a cui abbiamo assistito. In particolare, mi risulta che dopo il decreto ministeriale del 20 ottobre 1998 sui rischi di incidente rilevante, gli scavi ferroviari siano stati esclusi da questa normativa e questo renderebbe molto incerta la valutazione dei rischi degli scali stessi e, a maggior ragione, dei treni nel momento in cui viaggiano. Per queste ragioni, anche se non potrà farlo oggi, vorrei una sua valutazione sulla necessità o sulla utilità che il Governo, o magari noi stessi, si faccia promotori di norme nuove che mettano l'Agenzia nelle condizioni di operare al meglio e, soprattutto, che permettano alle Ferrovie di operare in condizioni di sicurezza.

Inoltre, per quanto riguarda la cosiddetta «Direttiva Severo» che, per il momento, non riguarda i rischi di incidente rilevante sui treni, vorrei sapere se ritiene utile che tale normativa venga applicata, dopo l'esperienza di Viareggio, anche al trasporto delle merci sui treni.

La tematica che stiamo trattando meriterebbe di essere approfondita e proprio per questo propongo al presidente Grillo di considerare la possibilità di tenere una serie di audizioni che ci consentano di chiarire qual è lo stato dell'arte sulla questione del trasporto di materiale pericoloso, quali

sono gli interlocutori, qual è lo stato delle norme e se sarebbe utile modificarne alcune. Non sono dell'avviso di moltiplicare le norme senza ragione però forse, in questo caso, esiste una lacuna.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, vorrei aggiungere alcune osservazioni alle molte questioni già poste. Dall'audizione odierna del Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza, noi ci attendevamo di apprendere innanzi tutto qualcosa sul ruolo dell'Agenzia sulla sicurezza – sulla quale, ovviamente, il Direttore ci ha informato – e in secondo luogo volevamo capire cosa manca per il pieno completamento di essa.

In particolare, mi interessa capire se attualmente si incontrano difficoltà a reperire il personale necessario e soprattutto a trattenerlo presso l'Agenzia. Qualcosa è stato detto sulla necessità del contratto collettivo e mi sembra sostanzialmente che una strada può essere quella su cui il Governo sta lavorando.

Vorrei sapere da lei anche quali sono i tempi ipotizzabili perché l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria vada a pieno regime. Lo chiedo perché in questi giorni l'Agenzia è stata ovviamente (credo molto opportunamente) il soggetto sul banco degli imputati. Il nostro è un Paese abbastanza strano: ci si occupa di sicurezza con grande interesse e con grande passione, si diventa tutti ingegneri e direttori tecnici di fronte alle tragedie e alle disgrazie. La sicurezza è un concetto estremamente complesso, fatto di investimenti, di procedure, di norme, di investimenti in manutenzione; una filiera dove ovviamente ognuno è chiamato a fare il proprio compito. Allora la questione è anche singolare in quanto – se ho capito bene – nei compiti di istituto dell'Agenzia non sono previsti elementi di inchiesta.

PRESIDENTE. Ha detto che questo è l'orientamento comunitario.

FILIPPI Marco (*PD*). Lo chiedo per capire meglio. La cosa per me stranissima è come sia possibile che il carro cisterna, uscito dalla revisione nel marzo 2009, obiettivamente presenti una cricatura – mi sembra un elemento acquisito – che non poteva non essersi formata da almeno due anni. La revisione è stata fatta? Se è stata fatta, questa cricatura è stata rilevata?

Mi rendo conto che sono domande a cui probabilmente il direttore, in questa fase, non può rispondere, perché c'è un'inchiesta della magistratura, ci sono altre indagini interne, però la sua presenza ci stimola a capire meglio la situazione, dal momento che per noi è un soggetto indispensabile. Ho annunciato in Aula che come Gruppo e come partito politico presenteremo una mozione al riguardo, per la quale chiederemo la condivisione e possibilmente anche una concertazione. Credo sia interesse di tutti che l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria entri a regime il più presto possibile, anche per sgombrare il campo da quelli che io – non so se giustamente o meno – denunciavo come elementi (omissivi forse è troppo) di boicottaggio in qualche modo strisciante – mi auguro ovvia-

mente di sbagliare – che in questi mesi ho avvertito nel pieno decollo della stessa.

In ultimo, affronto una questione che ha già posto il collega Vimercati. Forse il termine è assolutamente improprio, ma è ipotizzabile, sotto il profilo normativo, un'estensione della direttiva «Seveso 2» per le aree ad incidente rilevante (che localizza i rischi) anche alle situazioni di stoccaggio provvisorio (per le quali indubbiamente i rischi esistono) e soprattutto durante il trasporto? Lo chiedo perché in tutta la vicenda mi ha molto sorpreso anche la componente di fatalità che si è registrata. Se lo stesso evento si fosse verificato in aperta campagna, probabilmente non sarebbe successo niente, non vi sarebbero stati dei morti, non ne avremmo neanche parlato. Però l'evento avrebbe potuto avere una dimensione ancor più drammatica.

Allora, siccome ogni giorno – i dati sono di dominio pubblico – sulle nostre tratte ferroviarie viaggiano 30-35 treni di analoga pericolosità, senza sparare nel mucchio in termini di risorse, senza affastellare norme su norme, penso che si debba procedere ad una catalogazione dei livelli di pericolosità. Come diceva il senatore Cicolani, per il trasporto delle merci pericolose probabilmente non occorrono soltanto norme particolari (già ne esistono); il loro trasporto deve essere monitorato non solo in termini di sfalsamento degli orari, ma anche di tracciabilità dei percorsi di massima sicurezza.

BALDINI (*PdL*). Signor Presidente, sono rimasto particolarmente sorpreso delle modalità di controllo della sicurezza ferroviaria. Il Direttore infatti ha affermato che le aziende che sono interessate al trasporto ferroviario vengono verificate e controllate attraverso determinate procedure, che non sono procedure di controllo vero e proprio, ma riguardano l'idoneità delle società o delle aziende che utilizzano appunto il materiale ferroviario; quindi – io aggiungo – sulla base di una valutazione molto generica, non puntuale e non concreta, in quanto ci si ferma solo sulle procedure, sull'affidabilità e serietà di un'impresa, e non ci si basa su verifiche effettive, su dati di fatto oggettivi e sulla situazione reale.

Credo che questo sia un modo assolutamente insufficiente per affrontare in termini concreti, puntuali e precisi il problema; dobbiamo essere obiettivi. Un conto è fare delle verifiche sistematiche sul terreno, altro conto è dire che quella è un'azienda che funziona bene, è affidabile, che senz'altro farà i controlli, che farà le verifiche, che ad ogni scadenza saprà fare un quadro obiettivo della situazione. Sappiamo benissimo che tutto ciò molte volte non avviene, proprio perché manca un controllo effettivo. Ripeto, un conto sono le procedure, un altro conto sono gli adeguamenti effettivi alle stesse.

Quindi, se l'impostazione dell'Agenzia è questa, credo che oggettivamente l'obiettivo non si raggiungerà mai. Questo è il primo elemento che volevo mettere in evidenza.

Un altro aspetto riguarda il materiale che viene trasportato. Non voglio entrare nel merito del problema delle porte chiuse o aperte, dei cedi-

menti, eccetera, voglio fare un altro discorso. A Viareggio si è verificato un incidente disastroso. Cosa si trasportava? Si trasportavano delle bombe, tra l'altro estremamente pericolose, tanto che nel momento in cui si sono rovesciate è stata fatta evacuare un'area con circa 800-1.000 persone presenti. Quindi non era un problema di scarsa rilevanza; la pericolosità potenziale di quelle bombe era enorme.

Al di là dei diversi materiali che vengono trasportati (come diceva il senatore Cicolani), il legname, le macchine o altre cose che hanno una rilevanza minore rispetto alla pericolosità di questo tipo di materiale, domando come sia possibile trasferire delle bombe, che hanno delle potenzialità distruttive enormi, senza, non dico un controllo preventivo, ma utilizzare dei mezzi di trasporto più idonei alla pericolosità di quello che si trasporta. Colleghi, avete notato con quale impegno e con quanti mezzi si trasferisce un quadro, una scultura o un'opera d'arte all'estero, attraverso quali accorgimenti, quali prudenze, quali attenzioni? Allora chiedo: la vita delle persone vale meno di un'opera d'arte? Non credo che possiamo accettare un principio di questo genere.

Quindi, come si può fare finta di nulla rispetto alla situazione che è emersa, ma soprattutto rispetto al fatto che queste bombe vengono trasportate e vengono trasferite da una città all'altra senza alcun accorgimento particolare? Si caricano su un vagone qualsiasi, di cui non sappiamo né la natura, né la sostanza, né le condizioni, e si fanno viaggiare tranquillamente nel nostro Paese. È una situazione da Paesi del terzo mondo (chiedendo loro scusa), non certo da Paese avanzato e civile come il nostro. Lo voglio dire con molta fermezza perché – ripeto – se un carico del genere, già riversato sui binari, comporta una pericolosità tale per cui mezza città deve trasferirsi altrove, significa che questa potenzialità di insicurezza, effettiva e costante, è presente su tutto il tragitto, fintanto che il carico non arriva a destinazione.

È possibile che ci si debba affidare a mezzi di trasporto di questo tipo, al di là della tenuta o dell'efficienza dell'asse? In prospettiva, poi, il trasferimento di materiali così pericolosi non dovrebbe essere affidato a diversi mezzi di trasporto, per i quali vengano adottati accorgimenti tali che anche in caso di sinistro possano dare garanzie di affidabilità e di sicurezza? Questo è il punto fondamentale del problema. Ognuno di noi sa benissimo che per determinati materiali la prudenza, l'attenzione, il rispetto della vita dei cittadini devono essere messi al primo posto. Non si può scherzare su questo aspetto, non si può essere superficiali. Se poi i presupposti su cui opera l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie sono quelli riferiti dall'ingegner Chiovelli, non credo che ciò sia utile per il Paese e per la sicurezza.

Il Direttore dell'Agenzia è stato molto bravo nella sua esposizione, perché in qualche modo ha cercato di giustificare la presenza dell'ente, ma se la realtà è quella che ci ha descritto, dico con molta franchezza che questo ente non serve assolutamente a niente.

BORNACIN (*PdL*). Mi dispiace di non avere ascoltato l'intervento iniziale dell'ingegner Chiovelli. L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie è nata da poco ed ora si trova ad affrontare la sua prova del fuoco in una situazione di drammaticità. A tale proposito, e con riferimento alle regole che sottendono all'attività di controllo del sistema di sicurezza, vorrei ricordare le parole, ripetute anche poco fa in un'intervista rilasciata al telegiornale di Canale 5, del responsabile dell'azienda Cima Riparazioni S.p.A. di Mantova, che ha effettuato le verifiche sul carro, il quale ha dichiarato di avere ricevuto ordine dalla ditta tedesca di procedere ad una verifica blanda. Mi domando cosa significhi. Esistono forse verifiche blande, verifiche serie, verifiche meno serie, finte verifiche? A mio parere (non sono ancora un esperto in questo settore, ma credo che fra poco lo diventeremo tutti), dovrebbero esistere regole europee volte a stabilire che le verifiche devono essere effettuate in un certo modo: se si rispettano i criteri si può quindi stabilire se un carro è idoneo a percorrere i binari e a trasportare un certo tipo di materiale.

Vorrei quindi sapere se esistono diversi livelli di verifiche. Se poi ciò corrisponde a verità, credo davvero che ci sia qualcosa che non funzioni nelle regole generali. Una verifica blanda su carri di questo genere può solo significare che è stata attaccata un'etichetta e null'altro. Questo è preoccupante e in questo senso mi rivolgo a voi che rappresentate l'Agenzia nazionale chiamata a vigilare su tutto il sistema. Ha ragione il ministro Maroni: se le norme europee non funzionano, bisogna cambiarle e adeguarle. Troppo spesso per l'Europa abbiamo pagato prezzi molto alti.

Ricordo che per anni, in Formula 1, una delle principali cause che determinavano gli incidenti era rappresentata dal fuoco. Ora gli incidenti continuano a verificarsi, ma non sono più determinati dal fuoco, perché sono stati adeguati la conformazione ed i materiali con cui sono costruiti i serbatoi, prendendo esempio dall'aeronautica. È possibile, quindi, stabilire delle norme che impongono ai costruttori di carri adibiti al trasporto di materiali pericolosi di utilizzare leghe come quelle?

DE TONI (*IdV*). Condivido pienamente le parole dei colleghi che mi hanno preceduto. Nel mio intervento, però, vorrei partire da un concetto di fondo. I cittadini italiani da oggi si chiedono se quello che è accaduto possa ancora verificarsi. Infatti, se noi continuiamo a ragionare sullo stato di attuazione dell'Agenzia o sul problema del trasferimento del personale da una società per azioni, dal privato, ad un ente pubblico, credo che questo rappresenti – e lo dico con ferma convinzione – l'ennesimo modo italiano di affrontare i drammi. Non dobbiamo trovare giustificazioni; non possono esistere giustificazioni. Noi che siamo senatori e che rappresentiamo i nostri cittadini non possiamo esimerci dall'assumere un impegno serio, proprio come è stato detto in questi giorni nei Palazzi del Senato della Repubblica.

Quindi, signor Presidente, da quest'Aula, da questa audizione, deve uscire un messaggio chiaro con il quale, senza distinzione di posizioni

di destra o di sinistra, si affermi che l'Italia, con i suoi strumenti, è davvero in grado di dare sicurezza.

Pertanto, ingegner Chiovelli, è necessario chiarire alcuni aspetti. Mancano forse le risorse per fornire questo tipo di risposta? Il Governo ha tagliato 182 milioni di euro nel triennio. A nome dell'Italia dei Valori vorrei sapere se è questo il problema.

Inoltre, vorrei sapere se possa essere utile che l'Agenzia compili una relazione sullo stato della sicurezza del trasporto ferroviario italiano.

PRESIDENTE. Vorrei fare una piccola premessa al mio intervento. Ormai in Italia siamo tutti controllati: telefono cellulare, bancomat, carta di credito, Telepass, tutto è tracciabile. Dal dibattito che si è sviluppato in questa Commissione a seguito del terribile incidente di Viareggio emerge che il problema non è rappresentato dalla rete ferroviaria italiana. Peraltro, mi risulta che il tratto che si snoda da Genova a Roma disponga di una rete tecnologicamente avanzata ed anche controllata.

Se, quindi, il problema riguarda i controlli, a prescindere da ciò che stabilisce la direttiva europea, mi chiedo se siano state adoperate le moderne tecnologie per creare, ad esempio, un archivio informatico che raccolga informazioni su tutto ciò che circola sulla rete ferroviaria italiana. È chiaro che i tecnici dell'Agenzia non sono quelli che effettuano i controlli del treno con il martelletto. Vorrei però sapere se sia possibile creare un sistema di controllo informatizzato o se già esiste un archivio informatico in grado di conoscere in tempo reale tutto ciò che corre sulla rete italiana, da qualsiasi Paese provenga. Credo che il problema sia proprio questo.

Può anche essere ammissibile che i controlli operativi vengano effettuati in altri Stati europei, purché da parte nostra – con una centrale di comando informatizzata che, a mio avviso, dovrebbe far capo al Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie – si conosca in tempo reale tutto ciò che circola sulla nostra rete. Se questo non è previsto, dovremmo chiederci quanto tempo occorre per realizzare un simile sistema. Se poi, invece, un archivio del genere è già stato creato, sarebbe interessante capire perché non ha funzionato.

CHIOVELLI. Vorrei subito rispondere alla domanda sugli archivi posta dal presidente Grillo, riservandomi poi successivamente di fornire ulteriori approfondimenti ed un'eventuale integrazione scritta delle risposte.

A livello internazionale, l'Agenzia ferroviaria europea sta operando per rendere effettivo lo scambio di informazioni fra le varie autorità nazionali. In Italia, esiste l'archivio delle immatricolazioni dei carri che circolano in Italia, che raccoglie tutte le loro caratteristiche tecniche. Faccio poi presente che gli scambi di informazioni che abbiamo avuto con l'autorità tedesca ci hanno consentito in poche ore di ricostruire la tracciabilità del carro che ha provocato l'incidente.

Per quanto riguarda i treni che circolano sulla rete, invece, i gestori della rete e le imprese ferroviarie che gestiscono i treni hanno tutte le informazioni in tempo reale.

PRESIDENTE. Queste informazioni non arrivano a lei?

CHIOVELLI. Le informazioni relative ai treni circolanti sono disponibili per l'Agenzia in qualsiasi momento.

Per quanto riguarda l'impostazione da noi data all'Agenzia, ovviamente essa è in conformità alle direttive comunitarie, che prevedono proprio questo taglio. La normativa comunitaria è indirizzata verso il riconoscimento, certificandoli, dei soggetti preposti a compiere determinate operazioni. Vi è la figura del proprietario dei carri, dell'officina di manutenzione, dell'impresa ferroviaria, del gestore della rete, del costruttore e dell'organismo di parte terza. Per governare questo mondo, composto di tanti soggetti, l'Unione europea tende a predisporre sistemi di certificazione e di accreditamento: a monte, il soggetto che accredita deve verificare la sussistenza dei requisiti idonei ad accreditare. Questo discorso vale anche per la formazione del personale tecnico (per un macchinista, piuttosto che per un verificatore o un formatore, sussiste dunque questo tipo di accreditamento).

Le autorità nazionali che rilasciano gli accreditamenti devono poi mettere in campo le forme di controllo necessarie per verificare la sussistenza di questi requisiti nel tempo. È vero quanto ha detto il senatore Stiffoni sulla mancanza di controlli diretti da parte delle autorità nazionali. D'altra parte, però, questa impostazione (che può essere condivisibile o meno, ma è quella data dall'Unione europea) si basa anche sui numeri. Solo in Italia, noi abbiamo a che fare con un parco di 47.500 carri immatricolati, circolanti in Italia e anche all'estero (vi sono poi i carri che, dall'estero, entrano in Italia). Dotarsi di un organismo di controllo che effettui controlli nel dettaglio, significherebbe per lo Stato disporre di una struttura con migliaia di persone e costi altissimi (a parte il fatto che ciò è difforme dagli orientamenti comunitari). Si tratta di una scelta ma, in questo momento, l'orientamento comunitario non è questo. La Commissione europea ha allora attivato queste forme di sinergia rispetto ai vari Stati membri, cercando per quanto possibile di dare delle regole comuni.

La questione sollevata dal senatore Filippi del mutuo riconoscimento del materiale rotabile, in verità, risale nel tempo. Già prima della liberalizzazione, infatti, esistevano degli accordi internazionali tra gli enti ferroviari nazionali che prevedevano il mutuo riconoscimento del materiale rotabile: due Paesi concordavano di riconoscere reciprocamente le proprie procedure di sicurezza e, di conseguenza, quando il carro di uno dei due Paesi arrivava nell'altro lo si faceva entrare. Questo tipo di impostazione è stata recepita dalla normativa e non vi è la possibilità, da parte dello Stato membro, di bloccare un carro proveniente da un altro Stato.

STIFFONI (LNP). Una volta le verifiche venivano fatte in cantiere direttamente dai ferrovieri. Ora, come lei ben capirà, quando la verifica è fatta dai ferrovieri, questi vi dedicano particolare attenzione anche per la vita dei colleghi che guidano i carri. Questo concetto forse è stato sottovalutato.

CHIOVELLI. Lei ha perfettamente ragione. Se andiamo indietro di 15 anni, constatiamo che, effettivamente, tutti i controlli, anche quello ad ultrasuoni, erano svolti all'interno del sistema ferroviario. Da anni non è più così e questi controlli sono oggi espletati da personale sì abilitato ma che spesso, ovviamente, non fa parte delle ferrovie. Si sta andando in questa direzione e, pertanto, è un dato di fatto che la nostra opera debba essere collocata in tale contesto.

STIFFONI (LNP). I sei carri fermati sono sempre della stessa società?

CHIOVELLI. Come ho detto all'inizio del mio intervento, subito dopo l'incidente abbiamo attivato una serie di contatti per ricostruire la provenienza di questo carro e, tramite i colleghi tedeschi, siamo risaliti all'officina che era stata incaricata di fare la manutenzione. Ieri (ma anche oggi, per la verità), di alcuni nostri collaboratori si sono recati a visitare quella officina, visita grazie alla quale hanno ricostruito sostanzialmente la provenienza del lotto di assi inviato dalla Germania e montato dall'officina su questi carri. In via cautelativa, visto che l'asse era difettato, una volta identificati i carri in base al numero di matricola e all'ubicazione (perché il sistema informatico di rilevamento dei treni ha funzionato), abbiamo chiesto a Trenitalia di fermarli e di svolgere delle verifiche a ultrasuoni. In via cautelativa, e già da questa notte, Trenitalia ha comunque fermato tutti i carri del proprietario di quello che ha avuto l'incidente.

Ho fatto questa premessa per dire che noi, ovviamente, ci muoviamo all'interno di un contesto che è quello configurato dalle norme comunitarie, che hanno previsto anche l'istituzione dell'Agenzia. Ovviamente, l'impostazione che stiamo dando alla nostra attività non può che essere coerente con tale contesto. La situazione di complicazione, che si sviluppa parallelamente, è legata alla circostanza che noi ci troviamo in una fase iniziale di avvio delle nostre attività. La norma, però, prevedeva questa fase di transizione proprio per accompagnare questo processo. Non dobbiamo, quindi, preoccuparci di essere in una fase di transizione, ma del fatto che essa non può durare tanto tempo.

Devo dire poi, rispondendo alla domanda del senatore Filippi sui tempi per l'entrata a regime, che in questo momento per me è abbastanza difficile indicare in quanto tempo possa concludersi questo *iter*.

È abbastanza complicato e difficile acquisire personale, perché il personale tecnico dell'Agenzia deve svolgere compiti di verifica dei controllori (e, quindi, deve essere in possesso di un *know how* molto particolare, di nicchia e difficile da reperire) e perché esiste una situazione d'incertezza sulla fase di transizione, con riguardo alle modalità di conclusione di tale fase e al tipo di contratto che verrà stipulato. Il personale è un po' preoccupato. Per questi motivi, non è facile trovare persone che convintamente vengano a lavorare per noi. Comunque, i nostri attuali collaboratori sono sicuramente persone di professionalità elevata; stiamo ope-

rando con molta serietà e stiamo cercando di fare di tutto per portare il sistema verso questo nuovo assetto.

FILIPPI Marco (*PD*). Ingegnere Chioveli, mi scusi se la interrompo ma con la mia domanda volevo capire se voi oggi potete operare come cacciatori di teste (se mi è permesso usare questo termine), scegliendo all'interno del personale di FS, oppure se, viceversa, l'elemento della concertazione e della conciliazione presenta sostanzialmente delle difficoltà.

CHIOVELLI. In una prima fase di avvio delle nostre attività, sono state trasferite dal Gruppo FS all'Agenzia nazionale per la sicurezza alcune strutture di Rete Ferroviaria Italiana che svolgevano compiti di sicurezza sulle strutture ferroviarie. Quindi alcune strutture, in particolare quella di Firenze, operanti in tal senso, sono state prese ed inserite all'interno dell'Agenzia. Adesso dobbiamo invece acquisire le competenze in materia di terra, prima svolte dal gestore della rete. Questo agiva come operatore industriale, ma si occupava anche della sicurezza. Non esistevano, pertanto, strutture ben definite che svolgessero questi compiti. Per acquisire tali competenze abbiamo dovuto individuare delle professionalità. Dopo aver individuato dei profili professionali ben precisi, ci siamo rivolti all'interno del Gruppo Ferrovie con una interpellanza. Abbiamo svolto una prima selezione e scrematura sulla base dei *curricula vitae* e poi, sulla base dei colloqui, abbiamo individuato un certo numero di persone.

Chiaramente, l'interpellanza muove dal presupposto che, chi vi risponde, abbia presentato una richiesta volontaria. Il primo gruppo era composto da persone inserite in un'altra struttura, alle quali è stato detto che sarebbero dipesi funzionalmente dall'Agenzia; il secondo gruppo, invece, ha manifestato la propria volontà a far parte dell'Agenzia. È evidente, soprattutto per quanto riguarda la struttura iniziale cui facevo riferimento, che queste persone hanno comunque l'opzione di rientrare nel Gruppo FS al termine del periodo. Sta a noi, in generale, motivarli e cercare di convincerli.

Un'ultima questione riguarda l'intervista riportata da un quotidiano e contenente grandi inesattezze. Sono ben lieto di poter fare una relazione sullo stato della sicurezza delle Ferrovie italiane, se lo riterrete utile. Posso dire, come sintetica opinione, che ovviamente esistono delle criticità. Il mio mestiere è individuare le criticità e quindi, quando parlate con me di sicurezza ferroviaria, devo riferire quali sono queste criticità e non quello che va bene.

Sull'individuazione e rimozione delle criticità esistenti, quest'anno abbiamo lavorato e ottenuto risultati, che tuttavia non emergono mai perché, se si evitano inconvenienti si fa solo il proprio dovere, mentre in caso contrario si viene giustamente interpellati. Resta il fatto che stiamo parlando di una modalità di trasporto che globalmente è una delle più sicure. Lo stesso trasporto di merci pericolose, considerato quanto accade sulla

strada, dimostra che il trasporto ferroviario offre garanzie enormemente maggiori.

Ritengo importante svolgere un'ultima considerazione. La normativa comunitaria relativa al trasporto di merci pericolose è disciplinata da direttive comunitarie condivise e applicate uniformemente da tutti gli Stati membri fin dal 2001. Il famoso RID («trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose»), di cui si è letto sui giornali, consiste in una normativa, condivisa a livello europeo, corposa, dettagliata, che riguarda gli aspetti costruttivi, comportamentali e la tipologia di merci. Vi sono invece altri settori normativi, come quello della manutenzione dei carri, che non sono omogenei. In base alle direttive del 2001, il trasporto di una merce pericolosa su rotaia viene disciplinato allo stesso modo in Italia, in Germania e in Austria. Viceversa, sulle modalità di manutenzione del materiale rotabile vi sono dei disallineamenti, perché il piano di manutenzione di un carro immatricolato in Italia è realizzato in un certo modo, mentre il piano di manutenzione dello stesso carro in Germania è articolato in maniera diversa, temporaneamente o come tipologia di controlli. Ciò non significa che in Germania sia peggiore che in Italia, significa semplicemente che è diverso.

In realtà, la disciplina del trasporto delle merci pericolose è una delle poche ad essere stata realmente uniformata nel tempo. Dal 2001 questo codice, che prima era un accordo internazionale, è stato trasfuso in una direttiva comunitaria che viene aggiornata ogni due anni. Certamente tutto è migliorabile, ma siamo di fronte ad un codice che si aggiorna e progredisce nel tempo e che probabilmente troverà motivo di ulteriori miglioramenti in seguito al gravissimo incidente ferroviario di Viareggio.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Chiovelli e l'ingegner Margarita per il contributo fornito ai lavori della Commissione. Credo che vi sarà occasione di tornare su questi argomenti e di invitarla nuovamente per un aggiornamento. Infatti, intendiamo dedicare ancora ulteriore spazio alle problematiche della sicurezza ferroviaria, anche al fine di favorire il superamento della fase transitoria e di consentire all'Agenzia di funzionare a pieno regime per svolgere in modo esauriente i compiti previsti dalla normativa.

Sospendo brevemente i lavori.

(I lavori, sospesi alle ore 15,25, sono ripresi alle ore 15,30).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, riprendiamo i nostri lavori.

È adesso in programma l'audizione dei vertici del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. Sono presenti il professor Innocenzo Cipolletta, presidente delle Ferrovie dello Stato, l'ingegner Mauro Moretti, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, con i quali mi scuso per il ritardo con cui iniziamo questo incontro. L'audizione precedente con il direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ha richiesto appron-

dimenti e una serie di confronti su problematiche di estremo interesse che hanno richiesto più del tempo inizialmente previsto.

Desidero rivolgere i saluti della Commissione anche agli altri dirigenti presenti, l'ingegner Vincenzo Soprano, amministratore delegato di Trenitalia, il dottor Gilberto Galloni, amministratore delegato FS logistica, l'ingegner Pasquale Ventrella, direttore movimento RFI, il dottor Federico Fabretti, direttore relazioni con i *media* Ferrovie dello Stato, e la dottoressa Antonella Azzaroni, responsabile affari istituzionali delle Ferrovie dello Stato.

Quest'oggi abbiamo il privilegio di avere presente tutto il vertice del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., per un'audizione con cui ci ripromettiamo di comprendere meglio la meccanica dell'incidente e, soprattutto, di capire cosa si deve fare per evitare che incidenti di questa natura possano ripetersi in futuro. In sostanza, vorremmo sapere se le procedure sono state rispettate o se invece sono state individuate falle nelle norme che regolano dette procedure. Il nodo del dilemma sembra essere, in buona sostanza, proprio questo.

Da quanto finora emerso sembra che le Ferrovie – non voglio anticipare giudizi – non siano responsabili. La dinamica dell'incidente, la rottura di questo giunto non sembrano riconducibili a responsabilità diretta delle Ferrovie, ma in quanto amministratori della società che gestisce la rete vorremmo sapere da voi qualcosa di più.

Secondo una prassi consolidata, do prima la parola al presidente delle Ferrovie, professor Innocenzo Cipolletta, e, successivamente, all'amministratore delegato, ingegner Moretti.

CIPOLLETTA. Signor Presidente, onorevoli senatori, sarò molto breve. Innanzi tutto, desidero esprimere il cordoglio del Gruppo Ferrovie dello Stato per le vittime di questo incidente. È stata un'immane tragedia, che ha scosso tutti. Siamo molto vicini alle famiglie delle vittime.

Desidero anche testimoniare l'impegno mostrato dai Vigili del fuoco, dall'amministrazione locale, da tutti coloro, volontari e non, che si sono prodigati nel fornire aiuti durante questo tragico incidente, compresi i ferrovieri il cui impegno è stato forte e ai quali va il nostro ringraziamento.

Inoltre, voglio sottolineare la piena disponibilità del Gruppo Ferrovie dello Stato nei confronti della magistratura, delle commissioni d'inchiesta e delle istituzioni in genere a fornire tutte le informazioni necessarie a chiarire meglio le dinamiche dell'incidente per individuare eventuali soluzioni, affinché non abbiano più a ripetersi tragedie di questo genere. Questo è un nostro impegno.

Nel rispetto del mandato ricevuto, più volte siamo venuti in questa Commissione ad illustrare i processi di riequilibrio finanziario che abbiamo portato avanti. Mi preme sottolineare in proposito che gli sforzi intrapresi negli ultimi anni dai vertici delle Ferrovie per il risanamento dei conti della società non hanno mai comportato alcun sacrificio in termini di interventi sostanziali relativi alla sicurezza del sistema, sia per precisa disposizione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sia per la cul-

tura aziendale del sistema ferroviario, che mai avrebbe sacrificato, neanche in minima parte, la sicurezza. Il riequilibrio finanziario, dunque, non ha avuto alcuna incidenza sui nostri sistemi di sicurezza.

Circa la dinamica dell'evento, il ministro Matteoli ha ieri riportato – credo con esattezza – le meccaniche dell'incidente così come si sono presentate. L'amministratore delegato aggiungerà oggi gli elementi resi noti nel corso delle ultime ore. Ribadisco però che siamo qui presenti soprattutto per rispondere alle vostre domande.

MORETTI. Signor Presidente, considerato che tutto quello che è accaduto è già stato più volte ripetuto, ho poc'altro da aggiungere.

Domani mattina, alle ore sei, riprenderà la normale circolazione ferroviaria presso la stazione di Viareggio: ritengo questo un messaggio importante, per riportare gradualmente la città alla sua vita normale, soprattutto in questo particolare momento.

A differenza di altre occasioni, questa volta abbiamo cercato di usare un metodo di comunicazione diverso. Dopo aver molto riflettuto, ci siamo fatti coraggio e abbiamo subito messo la nostra competenza a disposizione di tutti, cercando di individuare fin dall'inizio quali potevano essere le reali cause dell'evento. Ci siamo comportati in questo modo, per evitare che si creasse una discussione troppo vasta sulla rete ferroviaria, su un eventuale errore umano o sul generale malfunzionamento. In questo modo, si sarebbe rischiato di perdere di vista la necessità di capire le vere cause dell'incidente (cosa che in questo momento si sta facendo), in modo da aggredirle e fare un passo in avanti rispetto alla situazione attuale.

Alla luce dei dati a nostra disposizione, credo di poter confermare che la rete ha funzionato in maniera perfetta. In questo momento, infatti, mi risulta che nessuna commissione, né della magistratura né del Ministero né nostra, abbia obiettato qualcosa in proposito. L'equipaggio del treno ha lavorato bene e non ha commesso alcun errore, anzi, i lavoratori sono intervenuti tempestivamente, non appena hanno avvertito una trazione che non era nella norma. Contemporaneamente (pur lasciando ai giornali la facoltà di assegnare i meriti) è intervenuto, anche in questo caso tempestivamente, il personale della stazione rispettando perfettamente le regole apprese durante i corsi di formazione. In caso di incidente, tali regole prevedono l'isolamento della sezione dove l'incidente è avvenuto da qualsiasi altra parte del sistema.

Per quanto ci risulta al momento, è stata fatta bene anche la verifica del carro in partenza da Milano. Poiché non tutti, giustamente, possono avere la competenza tecnica necessaria per saperlo, vorrei spiegare come si effettuano tali controlli e quali sono le varie fasi della manutenzione e della revisione del treno. Volendo semplificare, si può dire che i controlli vengono svolti da un lavoratore che ha il compito di controllare, prima che il treno parta, che tutte le condizioni previste per la partenza siano rispettate. È una visita visiva che deve essere fatta però da una persona esperta e che, come ha rilevato il direttore dell'Agenzia, ingegner

Chiovelli, viene certificata dall'Agenzia stessa e non più da una singola impresa. Il controllore deve preoccuparsi soprattutto delle parti visibili del rodiggio e del sistema frenante. Forse ricorderete che spesso anticamente si vedeva, anche nelle stazioni passeggeri, un uomo con un martelletto. All'epoca, infatti, anche sulle ruote dei treni passeggeri vi erano i cosiddetti ceppi che, se rimanevano incollati alle ruote, rischiavano di provocare un surriscaldamento e, quindi, un possibile deragliamento del treno. Tutti i treni passeggeri ormai, avendo i freni a disco, non hanno più bisogno di quel tipo di controllo, per cui è diminuito il numero delle persone impegnate in questo tipo di attività. Ciò non vuol dire però che, perché non si usa più il martelletto, sia diminuita la sicurezza o quel tipo di verificatore: è semplicemente cambiata la tecnologia.

Questo sistema di verifica, ad esempio, esiste ancora nel trasporto ferroviario delle merci, dunque nello specifico caso di cui ci occupiamo. I carri che avete visto, infatti, hanno un sistema frenante analogo a quello precedentemente descritto; quindi, la verifica dell'aggancio perfetto della condotta continua del sistema frenante deve essere accurata. Nel caso di specie, abbiamo accertato che il tecnico – peraltro persona esperta e molto qualificata – che si è occupato della verifica del treno alla partenza non ha rilevato alcun difetto. Il treno è partito, è arrivato a Viareggio nelle condizioni previste alla partenza e, a quel punto, è successo quello che ho cercato di spiegare ieri.

Dal momento che una figura o una fotografia possono essere più comprensibili di mille parole, abbiamo predisposto una serie di diapositive per facilitare la ricostruzione della dinamica dell'incidente. Ebbene, l'inizio dello svio è avvenuto prima del segnale di partenza sul binario quattro; il treno ha attraversato il tratto collegato alle pensiline e ai marciapiedi fino alla parte opposta della stazione; quindi, ha attraversato interamente la stazione mentre deragliava. Nell'immagine si individuano i segnali di partenza dei binari; cinquanta metri prima si evince il primo solco sulla rotaia, il che fa capire che qualcosa aveva già sormontato le rotaie.

Dalla *slide* si vede che da quel punto in poi il binario è stato – per così dire – arato e il pietrisco è arrivato fino al marciapiede. Il treno, comunque, è sfilato via senza provocare nessuna particolare rottura dei marciapiedi e dell'area della stazione riservata ai passeggeri ed è arrivato dall'altra parte, oltre il cavalcavia pedonale. La locomotiva, infatti, si trovava circa 100 metri oltre il cavalcavia pedonale. Il primo carro si è posizionato tra la locomotiva e il cavalcavia, mentre gli altri erano sotto il cavalcavia fino al palo che si vede nell'immagine, nella parte legata ai carri sdraiati. Nove dei quattordici carri che componevano il treno sono rimasti in piedi nella parte posteriore. In questo momento, sembra che l'ipotesi che abbiamo formulato subito dopo l'incidente sia convalidata da tutte le fonti che hanno svolto delle verifiche.

L'immagine successiva mostra la famosa sala montata, che è un asse con due ruote dalle quali sporgono i due fuselli dove vengono messi i cuscinetti, o le boccole, che servono a calettare questa parte al carrello che poi, a sua volta, viene collegato al carro. Come vedete, questo è il pezzo

più significativo. La parte che nella foto appare arrugginita e liscia si è rotta in un tempo molto lungo, prima dell'incidente. La fessurazione iniziale non si vede ad occhio nudo, ma la torsione conseguente provoca una continua limatura dei cristallini della frattura fragile, chiamiamola così, fino a quando questi non vengono levigati. Ovviamente, con la progressione di questo fenomeno, la frattura aumenta di dimensione e la levigazione avviene sempre più velocemente.

Questo fenomeno è progredito fino a quando si è visto lo strappo, perché era arrivato ad una sezione resistente che non aveva più la possibilità di tenere tutto il sistema di sollecitazione che fino a quel momento – cioè fino a Viareggio – era stato mantenuto. Lo strappo si individua in maniera chiara perché, come quando si affetta un'anguria con il coltello e alla fine si strappa, si vede che la struttura che rimane è cristallina. È proprio lo stesso identico fenomeno. Fino a quando è andato avanti con la resistenza, si è levigato, ad un certo punto si è aperto e la struttura cristallina è simile a una carta vetrata che si è infranta in quel momento e non ha ancora avuto modo di levigarsi.

STIFFONI (*LNP*). Quanto tempo ci è voluto?

MORETTI. Le risponderò successivamente.

Ho letto sui giornali cose aberranti e mi dispiace che a dirle siano proprio coloro che si definiscono tecnici. Non c'è stato alcun tipo di saldatura o cose del genere: è uno strappo, punto e basta. Ripeto, mi dispiace che lo abbia detto una persona che, peraltro, si qualifica «tecnico» della rete ferroviaria italiana: se sono questi i tecnici che devono garantire la sicurezza siamo davvero preoccupati.

Dall'immagine potete vedere la parte che si è staccata; alla stessa maniera, sempre in questa zona, vi è la parte corrispondente; se osservate, corrisponde alla figura che ho cercato di indicare ieri sera per far capire che al momento dell'entrata a Viareggio i due terzi del treno erano già tagliati. A quel punto bastava un niente per arrivare a quello strappo. Non sappiamo quanto tempo ci sia voluto per arrivare a quello strappo, trattandosi, in verità, di un fenomeno che non è legato al tempo, ma al tipo di sollecitazioni che, se ripetute in maniera continua, potrebbero determinare quella situazione anche nel giro di qualche mese. Se si fa riferimento invece ad un uso medio del carro nel tempo, questa circostanza potrebbe verificarsi anche in qualche anno. In questo caso, però, si è in presenza di un problema diverso.

Nella successiva diapositiva si vede la parte corrispondente della sala; abbiamo cercato di dare il senso delle dimensioni (due terzi e un terzo, come dicevo prima); questo è un altro elemento importantissimo. Abbiamo scattato questa foto l'altro ieri – peraltro quando la commissione del Ministero stava lavorando –, avendo avuto la possibilità di accedere al luogo dell'incidente solo per ultimi, giustamente, in quanto parte interessata. La parte ministeriale e la magistratura intervengono prima. Due giorni fa, quindi, abbiamo identificato il problema. Sulla boccola sono ri-

portati il nome del costruttore, il semestre e l'anno di costruzione; il costruttore è della vecchia Repubblica democratica tedesca (Germania est), l'anno di costruzione è il 1974; sono riportati anche una norma UIC di riferimento, il codice del committente e il codice assile.

Abbiamo appreso dai giornali, questa mattina, che la società Cima di Bozzolo, in provincia di Mantova, ha ricevuto (questo però lo riporta la cronaca, non è quello che diciamo noi) direttamente dalla società proprietaria dei carri gli assili già certificati dalla GATX Rail Europe americana da calettare sulle sale (le ruote) per poterle rimettere su quel carrello. Questo dà un po' il senso delle informazioni di cui disponiamo oggi. Dopo farò anche alcune proposte, ma aspetto prima le domande.

In questi giorni ho assistito ad una discussione in parte provocata anche da me, ma involontariamente, non riuscendo a dare magari il senso di quello che dicevo. Cosa c'entra la liberalizzazione con queste questioni? C'entra nel senso che prima, quando esistevano solamente le vecchie ferrovie nazionali, c'era un accreditamento reciproco tra le varie ferrovie. In altri termini, per semplificare: tu passi a me quello che io accetto in quanto ti conosco e so come funzionano i tuoi sistemi. Dunque, un accreditamento in termini di qualità.

Adesso, giustamente, questa relazione diretta non c'è più, perché gli interlocutori sono tanti (in Val Padana, ad esempio, ci sono altre 40 imprese ferroviarie, oltre a Trenitalia) e non c'è più questa interlocuzione diretta. C'è tutto quello che deve essere mediato attraverso ciò che serve per fare una liberalizzazione. Ma per fare la liberalizzazione bisogna fare le cose che servono, altrimenti si approvano norme in cui si stabilisce che tutti hanno diritto alle tracce e ai segnali di sicurezza, ma i sistemi per controllare se tutti sono in grado di poterlo fare non li ha nessuno. Non è polemica, credetemi.

È stata affrontata la questione come se si trattasse della liberalizzazione dell'energia elettrica o delle telecomunicazioni, ma gli elettroni viaggiano spontaneamente, non ci sono problemi di sicurezza e i *bit* vanno da soli, non c'è bisogno di vettorarli. In questo caso invece, purtroppo, è come nel campo aereo dal quale credo si debba apprendere molto. La liberalizzazione del settore aereo infatti è ben riuscita, con vantaggio dei clienti e dei cittadini e senza diminuzione di sicurezza e ha effettivamente portato all'apertura di quel servizio a tanta gente che prima non poteva accedervi, perché i prezzi erano inavvicinabili. Dovremmo muoverci in quella direzione.

Ciò vuol dire che non possiamo permetterci di interpretare la direttiva europea in Italia in un modo, in Germania in un altro e in Francia in un altro ancora, a seconda delle convenienze di chi deve applicarne il dettato normativo. In realtà, benché nessuno voglia assumersi fino in fondo le proprie responsabilità, bisogna che ciascuno lo faccia. Se la logica è costruire passacarte, va male; se la logica significa aumentare la possibilità di fare in modo che nel sistema ferroviario vengano nuove imprese interessate a investire, perché devono giustamente realizzare anche i loro profitti purché però in perfetta sicurezza, devono allora esserci strumenti mo-

nitorati da controllori capaci di farlo. Allora, questo è un altro tipo di discorso.

Dopo aver visto quello scudetto, spontaneamente ieri abbiamo deciso di sospendere la flotta e abbiamo chiesto al proprietario tutte le indicazioni per agire. Oggi, a mezzogiorno, è arrivata una lettera dell'Agenzia della sicurezza che ci dice di fermarli e di fare noi i controlli con gli ultrasuoni: non possiamo farlo, non sono nostri. È necessario che i legittimi proprietari mandino i propri uomini per evitare di interrompere la tracciatura cui lei, Presidente, prima faceva riferimento e in merito alla quale alla fine dell'incontro odierno – se mi permetterete – avvanzerò qualche proposta. Non è vero che bisogna fare tante leggi o tante direttive nuove al riguardo; intanto, bisogna applicare la normativa che esiste, anche in Italia.

Vi lascio con questa domanda: per quale motivo, in Italia, nessuno fa più le immatricolazioni dei carri delle flotte private e tutti vanno a farle in Germania o altrove? Nel nostro Paese non si fanno più immatricolazioni, in quanto non esiste un'officina qualificata da qualcuno in grado di dare garanzie circa il funzionamento dei carri. Se non si adeguerà a quello che fanno gli altri Paesi, l'Italia non solo non tratterà nulla e dipenderà dalla tracciatura degli altri, ma vedrà anche la gente spostarsi all'estero semplicemente perché non trova alcun modo per fare l'immatricolazione nel suo Paese.

Com'è stato detto prima dal direttore Chiovelli (ho seguito la sua audizione), è necessario che le varie officine non FS ma private – che ci sono e che devono lavorare – vengano certificate e qualificate. Ma da chi? Non certamente da un privato come lo siamo noi. È dunque necessario che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie inizi a qualificare i verificatori indipendenti di sicurezza, come si fa in Germania; poi potrà, anzi farà meglio a porre più fardelli. In questo modo, inoltre, si aprirà un dibattito su qual è il sistema di migliore qualità e di maggiore tenuta dal punto di vista della sicurezza.

Concludo con una notizia che può sembrare un po' stravagante. Le Ferrovie dello Stato sono assicurate ma, a differenza di quello che facciamo sempre in presenza di un incidente, non abbiamo ancora attivato la nostra assicurazione: non l'abbiamo fatto, perché non ci sentiamo responsabili. Anzi, bisognerà che si attivi l'assicurazione del proprietario del carro. Poi, magari, pagherà qualcosa anche il cittadino italiano in termini di contributi, ma è bene che paghi chi ha causato il danno. Se l'avessimo causato noi, saremmo stati noi a pagare, come abbiamo fatto in altre occasioni. Credo che questo sia un aspetto importante da tenere presente.

Può sembrare esilarante, ma sapete qual è il modo concreto per accertare se le Ferrovie sono sicure? Il premio che paghiamo alla nostra assicurazione. Ebbene, i nostri premi che sono in calo – come sta accadendo da diversi anni – e che sono anche i più bassi in Europa testimoniano che le Ferrovie sono sicure. In caso contrario, le compagnie di assicurazione ci farebbero pagare premi più alti. Questo aspetto, peraltro, non deve sembrare nemmeno troppo stravagante, essendo un dato economico concreto, che misura il grado di efficienza e di qualità di qualsiasi sistema. Le as-

sicurazioni misurano i rischi e i premi sono commisurati ai rischi; se i rischi diminuiscono, i premi sono minori. In questo momento l'andamento dei premi di Ferrovie è particolarmente favorevole, è stata rovinata solo ultimamente dalle catastrofi naturali che si sono verificate: in primavera una parte del tratto ferroviario della linea adriatica è stata spazzata via dallo straripamento dei fiumi; il terremoto in Abruzzo, purtroppo, ha comportato danni anche ad alcune nostre linee, fortunatamente ripagati dalle assicurazioni, anche se questo si ricarica sui premi. Se però esaminiamo la parte ferroviaria in senso stretto, la situazione di Ferrovie è da anni in netto miglioramento e così vogliamo continuare.

BALDINI (*PdL*). Ho compreso pienamente il quadro complessivo del sistema di sicurezza riguardante la rete ferroviaria italiana e le relazioni di Trenitalia con l'incidente di Viareggio.

Vorrei però chiedere all'ingegner Moretti se, in base alla sua esperienza, ritiene prevedibile la rottura dell'asse di un carro o il deragliamento di un treno che trasporta un carico così pericoloso. Io credo che in via generale lo sia. Ritengo che un sistema di sicurezza debba prevedere e non escludere anche queste eventualità. La casistica, infatti, dimostra che eventi di questo genere comunque si verificano, anche se in via eccezionale.

Se così è, vorrei sapere da lei, che ha una lunga esperienza in materia, se non sia il caso di adottare procedure di controllo particolari, più puntuali e diverse per il trasporto di materiali pericolosi rispetto al trasporto di merce di altra natura. Credo che questa sia una considerazione più che legittima. Perché questo non avviene e non è avvenuto nel caso dei carri deragliati a Viareggio?

STIFFONI (*LNP*). Ribadisco quanto ho già detto in precedenza e che mi sembra abbia espresso velatamente anche l'ingegner Moretti. Forse in materia di controllo del materiale rotabile è il caso di tornare alle origini.

FILIPPI Marco (*PD*). Credo si debba apprezzare il fatto che noi, in quanto forza politica, non ci siamo assolutamente accomunati a coloro i quali, anche in queste ore, hanno speculato sull'evento. È qualcosa cui teniamo fortemente. Abbiamo cercato di manifestare nella maniera più composta possibile il nostro profondo cordoglio e i nostri sentimenti di vicinanza e di solidarietà, anche recandoci compostamente e garbatamente sul luogo dell'incidente.

Questa considerazione ovviamente non è rivolta a voi. Anzi, da questo punto di vista, è da apprezzare quanto affermato dall'ingegner Moretti in merito alla volontà di sporcarsi le mani e di dare indicazioni sui motivi che hanno determinato l'incidente, contrariamente a quanto si è fatto in altre occasioni in cui si è aspettato l'accertamento delle cause, proprio perché non è più tollerabile un atteggiamento che tende a scaricare le responsabilità.

Certamente l'inchiesta giudiziaria della magistratura e quella amministrativa del Ministero faranno piena luce sull'evento, ma mi sembra, signor Presidente, che ci sia un elemento che quanto meno rappresenta la pista principale. La lesione che ci è stata mostrata sin da ieri con le fotografie rappresenta, infatti, un dato chiaro e non un elemento incidentale causato dalla circostanza. È, infatti, una lesione presente sicuramente da tempo che non era impossibile rilevare. Stiamo parlando di un carro uscito da una procedura di revisione solo pochi mesi fa.

Facendo una banale considerazione, magari commettendo anche qualche errore di valutazione, siamo portati a pensare o che la verifica non sia stata effettuata, pur essendo stato indicato il contrario, e quindi in tal caso siamo di fronte ad una responsabilità piena, totale, oppure che sia stata effettuata, ma il danno non sia stato rilevato. È anche possibile che non sia stato fatto un controllo specifico su quel pezzo o, addirittura, che sia stato chiesto che non fosse fatto. E qui ritorna la questione delle cosiddette verifiche blande.

Alla luce di queste considerazioni, ritengo che l'esistenza di un soggetto come l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie sia un elemento imprescindibile di garanzia, con tutti i limiti che abbiamo avvertito nell'audizione del direttore Chiovelli, uno dei quali riguarda il controllo dei controllori che rischia di diventare, in qualche modo, il controllo delle carte dei controllori. È anche vero, però – e capisco che non era una polemica quella dell'ingegner Moretti, ma rischiava di esserlo – che è oggettivamente impossibile riportare indietro le lancette dell'orologio. Sotto questo profilo, probabilmente un maggiore affinamento del rispetto delle procedure e delle prescrizioni normative e delle responsabilità accertabili sarebbe auspicabile e peraltro possibile, come dimostrano tutti gli elementi che ci avete illustrato in questi giorni e di cui è dotato l'intero sistema ferroviario.

Anche i tempi rapidi di accertamento delle verifiche ovviamente consentono un ulteriore affinamento e su di essi vogliamo spingere. Ecco perché la richiesta che abbiamo formulato anche in Assemblea, ovviamente aperta alle forze di maggioranza, è quella di garantire il completo assetto funzionale ad un soggetto che sia in grado di fare piena luce sulle responsabilità che in ogni evento e per qualsiasi procedura seguita devono essere sistematicamente accertate.

Vorrei esprimere un'ultima considerazione, che si presenta come un'amichevole provocazione di cui mi scuso anticipatamente con l'ingegner Moretti. Si tratta di un articolo pubblicato su «la Repubblica» – al quale anche lui ha fatto riferimento – che ho trovato sorprendente. Mi riferisco all'articolo che riportava l'intervista al tecnico di RFI. Ingegnere Moretti, se ha licenziato in tronco De Angelis, questo tecnico oltre a licenziarlo, lo schiaffeggia pure?

MORETTI. Scusate, ma quando ci si sveglia la mattina e si legge un'intervista come quella, rilasciata da una persona che si qualifica tecnico di rete ed esperto e che dice una sciocchezza di quel genere, cosa

si deve fare? Se reagisco, vado sui giornali, perché faccio il persecutore. Non si può lavorare, come tecnico della rete, in un posto dove è in questione la sicurezza e non conoscere le nozioni minime.

PRESIDENTE. Ho incontrato questo tecnico esperto della rete ieri sera in un dibattito televisivo, al quale ero presente insieme all'ex ministro Bianchi. Mi sono permesso di interromperlo, per dirgli che stava dicendo delle sciocchezze, ma egli ha ribadito di essere convinto delle sue affermazioni.

STIFFONI (*LNP*). Non vorrei che l'ingegner Moretti creda che questa sia una mia provocazione, ma vorrei che si sbilanciasse. Non per fare la *tricotouse* ma, secondo lei, alla fine chi pagherà?

DE TONI (*IdV*). Sarò breve, perché gli elementi che emergono sono abbastanza chiari.

In primo luogo, è positivo o negativo che sia solo la Germania a provvedere alle immatricolazioni e a fornire tutte queste certificazioni? Ciò che viene fatto in quel Paese è rispondente alla nostra capacità di rischio?

In secondo luogo, il presidente Cipolletta ha rilevato che non è una questione di risorse rispetto alla sicurezza, perché nel bilancio la sicurezza è senz'altro garantita sotto questo profilo. Perché, allora, si verificano questi incidenti?

PRESIDENTE. Prima di dare la parola all'ingegner Moretti e, se desidera intervenire, anche al presidente Cipolletta, vorrei dire che quanto abbiamo ascoltato rende ancora più convincente l'affermazione che qualcuno di noi ha fatto nel corso dell'audizione precedente. Esiste, cioè, un problema di natura normativa o, meglio, di interpretazione delle disposizioni esistenti. Sotto questo profilo, il Parlamento deve farsi carico di questo problema perché, se è vero come è vero – e come è stato detto poco fa – che alcuni Paesi in Europa interpretano le direttive in modo leggermente diverso rispetto a come dovrebbero essere interpretate, è ovvio che, dopo l'incidente drammatico dei giorni scorsi, dovrebbe arrivare anche a Bruxelles l'eco di una richiesta tendente a far sì che tutti i Paesi, quelli fondatori dell'Europa e quelli che si sono accordati da ultimo (ma che, comunque, entrando nell'Unione europea si sono impegnati a rispettare tutte le normative prodotte in Europa), abbiano ben presente che le norme esistono e che devono essere rigorosamente rispettate e attuate. Questo per dire delle verifiche che vengono fatte nei Paesi fuori dell'Italia.

Per quanto riguarda le verifiche svolte nel caso in questione, ha fatto impressione anche a me l'elemento temporale (cioè la data del 1974) e l'origine del costruttore, proveniente dalla ex Germania. Non faccio processi politici ma ritengo che questo dato abbia un qualche significato.

In terzo luogo, voglio ribadire che, né in questa Commissione né ieri al Senato o alla Camera (e questo depone a favore di un giudizio di

grande responsabilità da noi dimostrata), sono state fatte speculazioni. Comunque, emerge che il Gruppo Ferrovie dello Stato, in quanto gestore della rete, e la rete stessa nel nostro Paese hanno dimostrato di essere strutture funzionanti. L'ingegner Moretti, secondo me con molta generosità, non ha voluto insistere, pur avendo a disposizione i grafici, nel paragone tra l'incidentalità verificatasi nel nostro Paese rispetto a quella degli altri Paesi. Però, anche i giornali per definizione più critici mi sembra abbiano dovuto ammettere che la situazione della nostra rete e anche le misure relative alla sicurezza attuate nel nostro Paese ci autorizzano a dire che l'Italia è tra i Paesi di testa in Europa, e non tra quelli in coda al gruppo, in termini di investimenti e di tecnologie.

Al direttore Chiovelli, da noi precedentemente audito, ho posto la questione sulla possibilità di utilizzare tutte le moderne tecnologie per realizzare al più presto un archivio informatico centralizzato. Oggi si discute dell'aspetto, giustamente sottolineato adesso e anche prima dal senatore Baldini, legato alla pericolosità del trasporto di merci pericolose. Io ricordo l'incidente di Bonassola alla fine degli anni Settanta, ma qui sono portato a fare un'altra considerazione.

Anche un treno vuoto che si scontra con un altro treno dentro una galleria provoca un disastro; pertanto, dobbiamo concentrare la nostra attenzione politica, per vedere come agire politicamente, sulla questione dei controlli della rete, in maniera tale che si sappia in ogni momento cosa sta accadendo sulla rete nel nostro Paese, utilizzando appunto tutte le più moderne tecnologie.

CIPOLLETTA. Brevemente, Presidente. All'inizio di quest'audizione ho voluto affermare che non abbiamo sacrificato, in termini di riduzione, la spesa relativa alla sicurezza. Come ha detto anche l'ingegner Moretti, abbiamo sostituito tecnologie e questo ci ha portato ad avere magari meno personale, ma più sicurezza in termini di tecnologie moderne, sul modello di quanto stanno facendo tutti coloro che vanno verso un miglior sistema di sicurezza. Pertanto, continueremo su questa strada.

Nel caso specifico, lei sa che la sicurezza è composta da interventi tecnici e da regole e normazione. Quindi, è l'insieme di questo pacchetto a determinare un'eventuale situazione di pericolosità. Pertanto, bisogna agire su entrambi gli aspetti, per cercare di portare a zero questa pericolosità. So che è un'utopia, ma è un'utopia cui dobbiamo tendere.

Come ha rilevato inizialmente il presidente Grillo, sul trasporto ferroviario di merci pericolose esiste già una normativa complessiva. Mi permetto però di aggiungere che i deragliamenti vanno evitati in generale, che si tratti di trasporto di merci pericolose o no. Infatti, come ha sottolineato il presidente Grillo, il livello di pericolosità è lo stesso. In questo caso, allora, non può sussistere un sistema diverso perché, se esistesse un intervento volto a impedire che i treni deraglino, lo stesso andrebbe attuato su qualunque rete, che si trasporti materiale pericoloso o no.

In ultimo, a corredo di quanto diceva l'ingegner Moretti con riferimento all'assicurazione, ritengo che le affermazioni che egli ha fatto

non significano che le famiglie che devono ricevere i rimborsi andranno incontro a tempi lunghi, perché noi non attiveremo la nostra compagnia di assicurazione. Non saranno certo le vittime di questi incidenti a subire nocumento alcuno. L'ingegner Moretti voleva dire che siamo sufficientemente tranquilli relativamente a quanto successo ma che, allo stesso tempo, non ci sarà, mai e poi mai, alcun tentativo di giocare con i giusti diritti di coloro che hanno sofferto di questo drammatico evento.

MORETTI. Presidente, se è possibile parto proprio da questa ultima questione.

Il problema, di cui discuteremo anche con il Governo, è che possiamo anche pagare noi e poi girare il conto sull'assicurazione del carro. Non vogliamo però che questo gesto possa essere interpretato come un'ammissione di colpevolezza, colpevolezza che non c'è. Adesso discuteremo di tale problema in maniera chiara, dopodiché chi ha diritto al risarcimento sarà sicuramente tutelato nelle forme più opportune e fino all'ultimo euro.

Permettetemi di dire che sui giornali, in questi giorni, viene riportata la notizia di quattro incidenti in un mese, tra i quali è inclusa anche la caduta di tensione della linea elettrica, che non classifichiamo come incidente, trattandosi di un guasto. Ciò mi ha particolarmente sorpreso, perché in effetti è da molto tempo che, per fortuna, non avvengono guasti alla linea elettrica come quello che abbiamo avuto in galleria. Se qualcuno di voi andasse in questi giorni (ma anche se ci fosse andato in questi ultimi anni) a Parigi, saprebbe che nella rete dell'Alta Velocità a Nord di quella città ogni tre giorni cade la linea elettrica, tanto che qualcuno sui giornali ha parlato addirittura di sabotaggio. In realtà non è così e in quel Paese non ne fanno una questione di incidenti, ma di abitudini.

Fa parte della mia storia personale l'essermi occupato della rete elettrica. Infatti, quando stavo a Firenze, l'ingegner Sivori, poiché le linee elettriche cadevano quasi tutti i giorni sia sulla linea Roma-Firenze che sulla Roma-Napoli, mi trasferì al settore che si occupava delle reti elettriche perché, a suo dire, cadevano come stelle filanti. A quel punto non esisteva il problema che la notizia comparisse sui giornali essendo un fatto abituale. Non vorrei pertanto che si enfatizzassero le cose oltre il dovuto.

Qualsiasi sistema, anche quello meglio conservato, presenta dei difetti. Questo mi permette di dire che siamo arrivati a questo traguardo – come nel caso delle prestazioni della rete, eccellenti se confrontate al resto delle reti europee –, perché abbiamo introdotto grandi innovazioni tecnologiche con un'operazione che, se misurata in termini tradizionali, appare però come una riduzione di investimenti per la sicurezza. In verità è l'esatto opposto. In passato, i controlli relativi alle linee elettriche, all'allineamento e alla stabilità delle rotaie per verificare l'eventuale sprofondamento o il livello di elasticità venivano effettuati da squadre di uomini che percorrevano a piedi la linea della rotaia. Non sto parlando di tempi lontani, ma di circa sette anni fa. Questo controllo veniva fatto con calibri manuali o addirittura ad occhio. Immaginate quanto potevano essere atten-

dibili, per quanto bravi e professionali fossero quei tecnici. Ora queste verifiche si fanno con macchinari che vanno a 200 all'ora e rilevano 120 misure contemporaneamente e istantaneamente, inviandole via radio ad un centro remoto in cui vengono diagnosticate e, se qualcosa non funziona, dopo tre minuti viene inviato un ordine di lavoro alla squadra di intervento per la riparazione.

Se si guarda a questo aspetto solo in termini quantitativi potrebbe sembrare diminuita la nostra attenzione in ordine alla manutenzione, essendosi ridotto il numero degli addetti. Se si guarda però, in termini reali, agli effetti sulla qualità della manutenzione, è evidente che quest'ultima è migliorata enormemente, tant'è che queste macchine, nate in Italia, cominciano ad essere realizzate anche da Svizzeri, Norvegesi, Francesi.

Il problema della sicurezza non può essere visto sempre nella logica del mio amico Gallori, che sostiene che era migliore nel 1993. Nel 1993 si registravano 220 incidenti l'anno, mentre lo scorso anno ne abbiamo avuti 19. Mi chiedo come si possano dire certe corbellerie e credere che siano vere. È sufficiente che un giornalista verifichi l'andamento di ciò che avviene in Italia e in Europa per rendersene conto, facendo, per cortesia, anche il piccolo sforzo di isolare, all'interno delle statistiche europee, la rete FS dalle altre reti regionali, che in verità non hanno lo stesso *trend*. Tuttavia, poiché queste ultime vengono presentate come somma dell'intera rete ferroviaria italiana, spesso si riportano livelli di sicurezza che non sono tra i migliori. Se si isola però la rete FS e la si mette a confronto con la SNCF, con la Deutsche Bahn o la SBB non c'è paragone.

L'attuale Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e le varie direzioni centrali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che si occupano del settore ferroviario hanno tutti i terminali dei nostri sistemi in rete e attivi in tempo reale. Possono pertanto controllare, come i nostri operatori, ciò che avviene nel nostro sistema. È un traguardo che abbiamo raggiunto all'inizio degli anni 2000 e certificato con soggetti di parte terza indicati dal Ministero. Tali sistemi funzionano soprattutto ai fini della sicurezza, fornendo in tempo reale una visione assolutamente trasparente di quello che avviene. Ciò riguarda l'intera circolazione in rete di qualsiasi tipo di treno, anche di imprese che non sono di Trenitalia. Quest'ultima, in verità, ha già dato tutte le informazioni trasmettendole dai suoi archivi agli effetti di quello che è il parco Trenitalia.

Tutto questo va in direzione delle proposte che vorrei suggerire e che mi permetto di avanzare in questa sede, ma che nella mia veste di Presidente delle Ferrovie europee avvanzerò, alla stessa maniera, anche presso la Commissione europea. Naturalmente, menzionerò dapprima quelle nazionali, che ci riguardano, e poi chiarirò le altre in maniera più precisa.

Il senatore Baldini chiedeva perché non si fa qualcosa di più per risolvere il problema in questione. Il problema non si risolve costruendo carri particolari, ma soltanto stabilendo procedure molto rigorose da rispettare perfettamente, affinché l'asse non si spacchi prima del previsto. Dal punto di vista ingegneristico, quando si dice che si effettua un controllo ogni tre o quattro anni vuol dire che il ciclo di vita di quel prodotto

deve essere almeno di quindici anni. Bisogna però avere la certezza che detti controlli vengano fatti sin dall'origine. Gli stessi assi forgiati e dati nuovi vanno verificati, perché possono esserci bolle di fusione o piccoli difetti che devono essere individuati fin dall'inizio, affinché la loro azione non progredisca portando a delle spaccature.

In Italia, nella tradizione delle FS, che riteniamo sia tra le migliori da questo punto di vista, per effettuare tali controlli utilizziamo il sistema ad ultrasuoni, che però non viene usato da tutti. In Germania, ad esempio, utilizzano sistemi di tipo magnetico. Non voglio entrare nel merito di quale sia migliore, ritengo però che, se si rispetta la normativa tedesca, per la qualità delle procedure e delle norme, sempre di altissimo livello e di riferimento per tutti, sicuramente si agisce in sicurezza. Non c'è il problema di sostenere che loro sono inadeguati. Non mi permetterei mai. Bisogna fare bene quanto dovuto. Non credo che quanto è accaduto sia avvenuto nel rispetto di alcun tipo di procedura. Semmai, c'è un problema che pongo a voi, non essendo mio, come rappresentante della Ferrovie in quanto mi devo occupare di ciò che è «sotto la botte». Si parla ormai di *shipping*, di doppio scafo e cose del genere. Lì l'involucro è unico. Abbiamo detto di avere sospeso il traffico della flotta dei carri appartenenti alla società proprietaria del carro merci la rottura del cui asse ha provocato l'incidente. Spero però che – nella logica che questi prodotti devono comunque girare – non venga fuori qualche problema di fornitura del GPL per l'Italia o che non si decida di trasportarlo su camion: potete dire quello che volete, ma in quel caso sarebbe peggio.

D'altronde, nel mondo moderno, non si può chiedere a qualcuno di essere perfetto e ad un altro non chiedere niente. D'altra parte, è anche vero che se a qualcuno si chiede la perfezione e lo si manda in galera se non lo è, non si farà mai niente. Lo affermo in modo chiaro perché altrimenti ci stiamo mentendo. Sapete quanta differenza c'è in Italia tra la normativa del trasporto su rotaia e quella del trasporto su gomma? In questo caso esiste veramente un divario rispetto agli altri Paesi; non voglio entrare però in una questione che spetta a voi valutare. Tuttavia, dall'oggi al domani su certi trasporti non si può pensare di cancellare l'esistente perché si vuole tutto doppio e una sicurezza addirittura tripla. Ciò comporterebbe enormi investimenti e l'impossibilità di rendere immediatamente obsoleto l'investimento delle imprese. È necessario però iniziare a dire che, entro 10 anni, si deve cambiare. Sto parlando di ciò che è sopra, di quello che contiene il mezzo di trasporto, perché in quel caso una doppia corazza forse non avrebbe fatto uscire il GPL.

Sembra, tra l'altro, che la rottura sia avvenuta non per picchetti vari, com'è stato detto, ma perché il carro merci è andato a sbattere in modo stranissimo contro il cuore di uno scambio, che ha una parte mobile e una fissa; ebbene, sembra che l'asse sia andato a finire proprio su quest'ultima. Sono cose che vengono calcolate per un normale ambiente ferroviario e quello è proprio un normale ambiente ferroviario, non è qualcosa di straordinario. Normalmente, si ipotizza che debbano anche cadere per tanti metri all'interno di scarpate. Lascio a voi le considerazioni da

fare, perché questo tema non rientra nella parte ferroviaria. Fanno parte del RID, invece alcune problematiche che non appartengono a noi.

Vorrei fornire poi alcune risposte in merito alle proposte concrete.

Senatore Filippi, non è mia intenzione scaricare responsabilità. Ho cercato solo di dire come stanno le cose, anche perché con le proposte che intendo illustrarvi ho intenzione di fare dei passi avanti. Sicuramente, come lei ha detto, non ho alcuna intenzione di tornare indietro. Personalmente, ritengo la liberalizzazione un'operazione positiva, non a caso prima ho indicato come settore importante cui guardare quello aereo che, sotto questo profilo, ha fatto molta strada – e in positivo – in Europa, anche se le carrette continueranno a rimanere in giro per il mondo. Credo, signor Presidente, di averlo detto altre quattro volte in questa Commissione e continuerò a ripeterlo in futuro, nella speranza di avere qualche possibilità di essere ascoltato più di quanto non lo sia stato in passato.

Faccio presente, che mentre una volta esisteva un rapporto immediato tra Ferrovie dello Stato e Deutsche Bahn, ora esistono diverse figure (il proprietario dei carri, il soggetto che li presta a Deutsche Bahn il quale, poi, li presta a Ferrovie dello Stato, le officine), che prima della liberalizzazione, facevano parte di una certa organizzazione nell'ambito della quale era molto semplice individuare le responsabilità, nel bene e nel male. Ora non è più così, perché tutte queste figure sono attive, ma sparse e occorre che sia chiaro come devono lavorare, che siano chiari gli *standard* cui devono attenersi e i controlli cui devono essere sottoposti. È necessario, inoltre, arrivare a fare in modo che tali soggetti siano individuati sulla base di certificazioni, tramite, ad esempio, lo stesso sistema che esiste nel settore delle automobili. Quando si fa una revisione ad una macchina non si va in un'officina qualsiasi.

FILIPPI Marco (PD). È proprio perché si è fatto il paragone con le revisioni delle automobili che siamo preoccupati. A volte basta pagare.

MORETTI. Questo è un altro problema che, purtroppo, nessuno riesce ad affrontare. Posso essere d'accordo con lei come cliente delle officine, ma si tratta di un'altra questione; è un problema di controllo di altro genere. Sicuramente, in mancanza di un revisore certificato dal pubblico, non posso certamente essere io a certificare, altrimenti mi riapproprio di nuovo della funzione che ho cercato di abbandonare (poi vi dirò anche come, visto quello che è stato scritto sui giornali) ed alla quale non vogliamo più tornare. È proprio a tal proposito che abbiamo fatto questa piccola operazione, a prescindere dal fatto che abbiamo scritto direttamente il decreto. Ricordo, peraltro, di avere detto in questa Commissione, quando era ministro l'onorevole Lunardi, che la Francia l'aveva copiato mentre a noi, invece, occorrevano tre anni per attuarlo.

Ad ogni modo, Ferrovie dello Stato ha ceduto più di cento unità, tutte quelle che si occupavano di sicurezza e che sono state trasferite all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie come struttura vera e propria. Non mi riferisco solo al personale di Firenze, ma anche a quello di Roma.

Sto parlando dei quattro migliori dirigenti preposti alla sicurezza e di tutti coloro che in Rete ferroviaria italiana svolgevano un lavoro in quell'ambito e che sono stati trasferiti altrove, compresi coloro che da Trenitalia erano già stati trasferiti a Rete ferroviaria italiana di Firenze e poi di nuovo trasferiti all'Agenzia. Ci sono ben 500 ferrovieri che hanno fatto domanda per andare a lavorare in Agenzia; questa ne ha selezionati 31 e noi non abbiamo alcuna remora a lasciarglieli. Più di questo non possiamo fare. Voglio precisarlo, perché sembra che noi vogliamo porre qualche limite.

Vorrei però sollevare un problema, parlando molto apertamente. Cosa deve fare Ferrovie dello Stato? Se il problema è che le vecchie Ferrovie, con il proprio monolite, danno fastidio, basta che intervenga una decisione politica, da assumere in modo accurato, con cui stabilire di smembrare tutto e di fare di queste Ferrovie il vivaio per distribuire risorse a tutte le nuove imprese. Ma se questo non viene fatto e non si vuole prendere una decisione in tal senso, bisogna che si lascino anche a noi gli strumenti per vivere, altrimenti non si può pretendere che ognuno abbia la propria competenza, che viene a prendere da noi. E noi come possiamo avere personale competente? Poi, quando succedono gli incidenti ci sono gli incompetenti a cui chiedere come fare servizio ferroviario?

Ad ogni modo, tutte le persone sono disponibili, così come quelle 31 unità selezionate dall'Agenzia. Non abbiamo alcun tipo di remora in proposito. È chiaro, però, che anche noi abbiamo il diritto di avere una certezza. Pertanto, una volta che queste unità vengono trasferite all'Agenzia, devono rimanere lì a fare quel mestiere.

A questo punto, sfondo una porta aperta, e non so se lo ha fatto anche il Direttore dell'Agenzia. Provate a varare un decreto e a creare un ente simile all'ENAC. Fatelo per l'Agenzia. Non so se lo ha già suggerito l'ingegner Chiovelli. Ad ogni modo, so che è in corso una discussione in merito.

PRESIDENTE. L'ingegner Chiovelli ha sollevato il problema della garanzia per questi lavoratori di poter tornare nel privato.

MORETTI. Questo non è possibile, perché, nel momento in cui una persona è nelle Ferrovie nessuno può garantirgli di andare da qualche altra parte o viceversa. Ognuno deve riuscire a trovare la propria strada. Non è possibile operare per due soggetti differenti. Non mi sembra nemmeno molto corretto, signor Presidente, anche perché non credo che questa stia senza stipendio. Queste persone se ne vanno volontariamente; noi non li forziamo. Ad ogni modo, lascio a voi queste valutazioni. Vi ricordo, peraltro, che non esiste solo l'ente Ferrovie dello Stato; c'è anche l'Ufficio Trasporti Impianti Fissi (U.S.T.I.F.), una struttura territoriale capillare del Ministero, piena di esperti, di tecnici delle ferrovie regionali, e non si capisce per quale motivo non vengano trasferiti.

A volte rimango stupito del fatto che i problemi si affrontino in maniera superficiale, con un po' di lamentele. Bisogna invece fare presto e

tutti dobbiamo agire in tal senso. Ferrovie sta facendo la sua parte; trasferiamo personale, indichiamo un contratto, segnaliamo anche l'esistenza dell'U.S.T.I.F. che può rappresentare un enorme serbatoio di persone, peraltro già pagate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, già operanti sul territorio e che stanno effettuando gli stessi controlli presso le ferrovie regionali.

Facciamo anche tutte le altre ferrovie quello che stiamo facendo noi. Anche perché non si può più andare avanti con la distinzione tra il sistema regionale e il sistema nazionale. Ricordo che, in base a tale modello, mentre noi abbiamo avuto il doppio macchinista per cento anni, perché uno era denominato «capotreno», e nonostante questo abbiamo anche ricevuto delle denunce che ci hanno portato in tribunale, a livello locale, con una tecnologia inferiore, i treni già da vent'anni venivano guidati da una sola persona, nella stessa Italia, con le stesse leggi, con le stesse regole, e quando lo stesso treno regionale passava sulla rete nazionale delle Ferrovie dello Stato veniva aggiunto il secondo macchinista. Già quello doveva rappresentare uno scandalo. Francamente, rimango sbalordito. Lascio a voi le considerazioni del caso.

Le risorse ci sono. Basta andare a cercarle, subito compattarle, inserirle nei comparti della dirigenza dell'Agenzia nazionale, che in questa sede avrete apprezzato e che gode della stima di noi tutti, in modo tale da farle operare sin da subito, ma per fare cosa? A tal proposito, faccio presente che proprio recentemente si è sviluppata una discussione che ha avuto come oggetto il problema delle verifiche «a tempo» e delle verifiche «a sollecitazioni».

Sono d'accordo con quanto detto da molti esponenti, tra i quali anche il vice presidente Tajani di cui riconosco l'autorevolezza, non fosse altro perché dalla sua posizione deve decidere in merito. Credo si possa tranquillamente passare ad effettuare le verifiche sulla base dei chilometri e delle tonnellate trasportate. I problemi che abbiamo riscontrato su quel carro non sono dovuti al tempo, ma alle sollecitazioni. Se si lavora in maniera continua, certe operazioni possono essere effettuate anche in sei mesi, ma se si lavora come lavoravamo noi trent'anni fa nelle Ferrovie ci vogliono vent'anni, mentre se si lavora come si lavora oggi ce ne vogliono probabilmente sette o otto. In questo modo, è possibile sfruttare il ciclo del carro il doppio del tempo.

In secondo luogo, è necessario comporre delle flotte che siano controllabili. Ho letto sui giornali una critica che invece io considero una sorta di medaglia. Si è detto che si stanno tagliando le flotte. Certo, abbiamo ridotto le flotte ai mezzi che usiamo. È inutile, infatti, mantenere una flotta di 70.000 carri usandone, però, 30.000. Voglio concentrare tutti gli uomini, tutte le attività di manutenzione, tutti gli investimenti sui 30.000 che utilizzo, non su quelli che stanno sempre fermi, vecchi e arrugginiti. Siamo molto contenti di averne mandati molti in rottamazione, perché vogliamo fare in modo che la flotta che usiamo sia molto controllata.

Non so come sia entrato nella discussione sulla sicurezza il problema dei tagli agli scali merci, operazione che sembrava essere contraria ai prin-

cipi di sicurezza. Voglio precisare che si tratta esattamente del contrario e questa occasione mi permette di farlo, proprio perché in questi giorni, in queste ore, è stato detto l'opposto. Abbiamo chiuso gli scali cittadini dove prima si depositavano le merci. I carri che avete avuto modo di vedere in questi giorni sostavano negli scali cittadini. A Santarcangelo di Romagna, vicino Rimini, sono ferme delle botti di GPL che devono essere condotte in qualche fornace. Quelle botti sono ancora lì, in sosta. Abbiamo deciso che tutti questi mezzi non possono più sostare presso gli scali cittadini e abbiamo quindi stabilito di concentrarli in pochi scali moderni, fuori dalle città, nei grandi centri intermodali polifunzionali. Crediamo sia una tecnica moderna da seguire, esattamente in coerenza con il fatto che se togliamo merci pericolose dalle città – come il legname, ad esempio, che può facilmente incendiarsi – la sicurezza ne trae vantaggio. È bene, quindi, riuscire ad individuare un modo per specializzarsi anche in questo settore.

Quindi, queste tendenze a specializzare e a ridurre l'insieme dei materiali rotabili (che molte volte sono abbandonati come immondizia inutilizzata) sono obiettivi da perseguire, perché vogliamo raggiungere alti livelli di efficienza. Per questo motivo, quando il materiale rotabile è utilizzato in maniera più intensiva non può essere più valutato in termini di tempo, essendo il parametro tempo fondato sull'esperienza storica delle vecchie Ferrovie dello Stato che utilizzavano questi carri la metà delle volte rispetto ad oggi.

Certo, sui carri si possono anche installare i contachilometri ed esistono anche i GPS, che possono operare da soli, in maniera informatica e sistemica. Anzi, basta installare il dispositivo, a un certo punto compare il segnale rosso a indicare che il chilometraggio è finito, quindi si va fare la revisione. Sono favorevole a tale possibilità.

Sulla tracciabilità, anche in Italia bisogna fare quanto altri paesi hanno già fatto. Esiste una «Convenzione relativa al trasporto ferroviario internazionale», denominata COTIF, che consente la tracciabilità del materiale circolante, specificando chi è l'*owner* e chi è il *keeper* e realizzando così la tracciabilità del carro. Questa Convenzione è già applicata in Francia e Germania, mentre da noi non è stata ancora attuata (e io prego che ciò avvenga). La convenzione è denominata COTIF e tutti coloro che si occupano di questioni ferroviarie la conoscono benissimo. Non c'è alcuna ragione perché non sia applicata in Italia e, se qualcuno ritiene che invece delle ragioni sussistano, deve spiegarle. Altrimenti, come ho sentito dire, noi cerchiamo di trovare altre soluzioni e scopriamo invece l'acqua calda che poi, magari, non è neanche buona.

In Italia, abbiamo già strutture di livello internazionale, al pari di Francia e Germania. Infatti, le opere ferroviarie di qualità in Europa sono realizzate da Francia, Germania e Italia. Per fortuna, in questo campo siamo ancora determinanti in Europa: dimostriamo però di esserlo.

A tale Convenzione dobbiamo anche collegare il Contratto di utilizzazione uniforme (CUU), che ha sostituito il RIV e che individua nel possessore (*keeper*) il responsabile unico di tutte le fasi di vita del materiale.

Se poi attuiamo la direttiva comunitaria n. 110 del 2008 (magari recependola subito nella legge comunitaria del 2009), verrà determinata anche la funzione di responsabile della manutenzione rotabile (in inglese, *entity in charge of maintenance*). Vedete, quindi, quanti interventi possono essere attuati, anche abbastanza rapidamente.

Inoltre, a livello europeo, è in corso una discussione finalizzata all'emanazione di una direttiva sulla certificazione delle officine di manutenzione, a seguito di una raccomandazione che l'*European Railway Agency* (ERA) ha inviato alla Commissione e che è disponibile presso le Agenzie sulla sicurezza nazionale: questo sarà un altro passo importantissimo. Se poi attuiamo quest'insieme di misure rapidamente, riusciremo a garantire un livello di sicurezza molto più elevato di quello attuale e favoriremo anche la liberalizzazione.

Dobbiamo eliminare il sospetto che la liberalizzazione non si possa realizzare, perché gli strumenti adeguati esistono. Non si può però continuare ad agire come le vecchie Ferrovie dello Stato perché, se queste operavano in maniera monopolistica, tale modo di agire era l'esatto contrario di una logica di liberalizzazione. La liberalizzazione, infatti, ha bisogno di strumenti nuovi: sono quelli ora illustrati e sono adottabili in tempo velocissimo. Se volete, lasceremo agli atti della Commissione una memoria su tale questione.

Infine, concludo ripetendo un vecchio ritornello. In campo aereo (del quale siete esperti, perché ve ne occupate) il sistema del *licensing* e della *certification* (definita «sistema del Certificatore operatore aereo») è omogeneo in tutta Europa. In tutta Europa, cioè, si attua la stessa procedura sulle stesse questioni. In campo ferroviario, invece, non è così. In tutti gli altri Paesi bisogna prima dimostrare di essere impresa, poi viene concessa la licenza, infine si concede il certificato di sicurezza quando c'è *l'industry*. Da noi non è così. Chiedo a voi cosa significhi concedere il certificato di sicurezza prima ancora che sia stata dimostrata l'esistenza dell'impresa. È un fenomeno tutto italiano. Ho affermato tale concetto in questa sede più volte, l'ho ripetuto in una lettera scritta in qualità di Presidente del CER (*Community of European Railway and Infrastructure Companies*) alla Commissione europea e ho chiesto che questo sistema sia omogeneizzato in tutta Europa.

Soprattutto, gli ingressi devono essere realizzati con assoluta certezza, dopodiché si applicano tutte le misure di cui ho detto prima per coloro che sono dentro il gioco e devono rispettare perfettamente tutte le regole. Se questi interventi non vengono attuati, sapete cosa accadrà? Che, andrà secondo l'adagio «moneta cattiva scaccia quella buona». Come dovrei comportarmi alla fine? Non dovrei più prendere in affitto i carri di quel proprietario? Bene, ma se non li prendo io, li prenderà un altro operatore già presente in Italia, che andrà a svolgere il lavoro che svolgo io.

Ciò però vuol dire distorcere completamente la logica della liberalizzazione. Bisogna, invece, fare in modo che tutti possano partecipare alla stessa maniera, che le garanzie di sicurezza siano altissime e che tutti le

rispettino. Ciò si realizza, appunto, con questi piccoli interventi già presenti sul tappeto. Non bisogna inventare niente.

Questo è un sistema molto complesso, ma anche storicamente consolidato. L'Europa, più di ogni altro, è il continente delle ferrovie, in quanto tutte le industrie e le imprese ferroviarie migliori sono da sempre collocate in Europa. Anche in Italia abbiamo, per fortuna, una importantissima tradizione, che negli ultimi anni è stata rilanciata. Tale rilancio è riconosciuto in tutto il mondo anche perché, se ci conferiscono determinate cariche, è perché godiamo di una qualche credibilità. Non dobbiamo inventare nulla, perché le invenzioni particolari non funzionano in un mondo che deve invece omogeneizzarsi. Dobbiamo cercare di adeguarci alle migliori condizioni oggi esistenti in Europa e pretendere che quelle misure vengano attuate da tutti.

FILIPPI Marco (PD). Ingegnere Moretti, può dirci a chi appartiene la competenza della COTIF?

PRESIDENTE. Ingegnere Moretti, le chiediamo appunto di approfondire la questione della COTIF. Chi è che deve realizzare la tracciabilità?

MORETTI. Si tratta di un'applicazione che deve essere attuata da parte pubblica, governativa e parlamentare.

PRESIDENTE. Tale applicazione è prevista da una direttiva europea?

MORETTI. Sono tutte previsioni di fonte europea. Se lo desiderate, predisporremo una nota esplicativa su tutte queste misure affinché, in maniera molto concreta, se dovrete predisporre delle commissioni di lavoro, potrete incentrarle su argomenti concreti.

Lo stesso discorso vale anche per il CUU, che è il certificato sostitutivo del RIV. Sono tutte convenzioni e norme nuove che stanno sostituendo quelle vecchie, strutturate sulla base dei documenti delle Ferrovie e dell'UIC (*Union Internazionale des chemins de fer*). Anche l'UIC, l'associazione delle Ferrovie, è una figura privata che sta perdendo completamente, e giustamente, il suo valore perché sostituita dall'ERA e dal CE-NELEC (Comitato europeo di normazione elettrotecnica) che sono gli enti di normazione istituzionali pubblici europei incaricati di approvare le norme di *standard*.

Prima le Ferrovie le approvavano da sole, anche perché appartenevano allo Stato. Ora sono tutte liberalizzate e privatizzate e conta poco che esse siano possedute al cento per cento dallo Stato. La loro natura è privatistica, non è dunque giusto che decidano autonomamente. Quindi, queste situazioni si stanno tutte riassorbendo in maniera giusta, perché dopo una fase di transizione (magari caratterizzata da qualche piccola incertezza), avremo sicuramente una situazione migliore.

PRESIDENTE. Ingegnere Moretti, mentre è molto chiaro il discorso sul certificato di sicurezza e altrettanto chiara è la questione della verifica «a chilometri» anziché «a livello temporale», che ricadute ha invece quest'aspetto della tracciabilità? In pratica, come si diceva prima, occorre che qualcuno sappia cosa corre sulla rete in qualsiasi momento.

MORETTI. Si conosce il nome del possessore e costui è il responsabile. Egli deve andare sulla rete, occuparsi della manutenzione certificata, seguire contemporaneamente tutta la tracciabilità della vita di quel carro e inserire tali dati in un sistema che lo controlli quando lo si desidera.

PRESIDENTE. Ad esempio, io non sono un ferroviere, ma un bancario. La centrale del rischio è la Banca d'Italia ed essa consente di capire tutti i movimenti che avvengono nel sistema finanziario italiano.

Dobbiamo perciò creare un archivio informatico che consenta di controllare, in ogni momento e in ogni giorno dell'anno, ciò che corre sulla rete. La rete funziona: anzi, è un elemento di forza del nostro sistema. Occorre controllare questo aspetto.

MORETTI. Tutti i sistemi di rete sono anche informativi. Ogni impresa può riversare i propri sistemi informativi in un'unica banca dati, inserendovi tutto il suo patrimonio, legato ai materiali rotabili di sua proprietà.

Permettetemi poi di esprimere un'altra considerazione su un aspetto emerso adesso e che è un'altra piccola novità.

Si dice che abbiamo una flotta vecchia perché le casse, cui facciamo il *revamping*, hanno un'età media superiore ai venti anni, cambiamo però le parti relative alla sicurezza ogni sei-sette anni. Per evitare che qualcuno utilizzi clandestinamente per altre reti gli assili da noi scartati, facciamo semmai operazioni di distruzione, facendo curvare o snervare gli assili. Allo stesso modo, quando gettiamo le boccole le distruggiamo, perché magari può accadere che qualcuno, poco fedele, le riutilizzi; è avvenuto in passato di notte, qualche dirigente che ha operato diversamente oggi è giustamente sotto inchiesta, qualcun altro è stato addirittura licenziato.

Pertanto, se la cassa della carrozza o del rotabile può avere anche trenta o quaranta anni trattandosi di due longheroni poco sollecitati, le parti soggette a continue sollecitazioni (il carrello, il sistema di ammortamento, le sale, l'assile) vengono verificate sistematicamente e cambiate. Queste parti, quindi, sono sempre nuove, anche se la matricola del carro sembra vecchia. In questo incidente è invece accaduto esattamente il contrario: una parte del carro presentava una matricola nuova, ma il resto era vecchio. La sicurezza però si realizza nel primo modo, non nel secondo.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Moretti per la chiarezza espositiva, nonché il professor Cipolletta per il prezioso contributo fornito ai nostri lavori. Faremo senz'altro buon uso delle informazioni ottenute, perché credo anch'io che alla fine competa al Parlamento intervenire per far sì

che determinate direttive comunitarie abbiano ricadute omogenee nei Paesi appartenenti alla Comunità europea.

Prego infine l'ingegner Moretti di far pervenire alla Commissione, come promesso, la relativa documentazione scritta e dichiaro conclusa l'audizione odierna.

Dichiaro concluse le audizioni odierne e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,50.

