



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 1

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

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

**INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SICUREZZA
FERROVIARIA E SULLA QUALITÀ DEL SERVIZIO
FERROVIARIO**

388^a seduta (pomeridiana): mercoledì 18 aprile 2012

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

Audizione del direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie

* PRESIDENTE	Pag. 3, 19, 20	* CHIOVELLI	Pag. 3
* DE TONI (<i>IdV</i>)	19		
* DONAGGIO (<i>PD</i>)	19		
FILIPPI Marco (<i>PD</i>)	12, 19		
GALLO (<i>PdL</i>)	18		
GRANAIOLA (<i>PD</i>)	17		
* MAGISTRELLI (<i>PD</i>)	15		
* TOFANI (<i>PdL</i>)	14		

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: Coesione Nazionale (Grande Sud-Sì Sindaci-Popolari d'Italia Domani-Il Buongoverno-Fare Italia): CN:GS-SI-PID-IB-FI; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo:ApI-FLI; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, l'ingegner Alberto Chiovelli, direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, l'ingegner Giulio Margarita, capo settore, e l'ingegner Andrea Biava, funzionario.

I lavori hanno inizio alle ore 15.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sulla sicurezza ferroviaria e sulla qualità del servizio ferroviario.

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

È oggi prevista l'audizione del direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ingegner Alberto Chiovelli, accompagnato dall'ingegner Giulio Margarita, capo settore, e dall'ingegner Andrea Biava, funzionario. Ringrazio l'ingegner Chiovelli per averci fatto pervenire un documento molto articolato e dettagliato.

CHIOVELLI. Signor Presidente, innanzitutto e con riferimento all'oggetto dell'audizione è doverosa una premessa per distinguere l'aspetto della sicurezza della circolazione ferroviaria da quello della regolarità dell'esercizio e, più in generale, della qualità dei servizi: si tratta di due aspetti non indipendenti, ma distinti. Il primo aspetto, che rientra nei compiti dell'Agenzia, è quello della sicurezza, che è senza dubbio una condizione necessaria e fondamentale per garantire la regolarità dell'esercizio e la qualità dei servizi, anche se non è una condizione sufficiente. La qualità dei servizi offerti ai cittadini è un tema di grande rilevanza che un Paese moderno deve affrontare con serietà, ma la questione della sicurezza ha certamente un carattere prioritario che deve essere affrontato, e risolto, a monte. Non ci possono essere servizi di qualità se non è garantita la sicurezza e questo deve valere per tutte le tipologie di servizi.

È noto che entro il mese di settembre dell'anno successivo l'Agenzia deve presentare per legge il rapporto annuale sulla sicurezza, la relazione che poi il Ministero inoltra al Parlamento, e una relazione all'Agenzia ferroviaria europea. Tuttavia, nell'ottica di garantire un monitoraggio assiduo

dell'andamento della sicurezza, la raccolta dei dati avviene con costanza e si è ritenuto opportuno anticipare il *report* del 2011 in versione preliminare. Infatti, nel marzo di quest'anno abbiamo completato la raccolta dei dati del 2011 e abbiamo pensato di fare un primo *report*, che non è ovviamente conclusivo, ma che contiene dei dati abbastanza completi sull'andamento della sicurezza.

Il trasporto ferroviario è fra le modalità di trasporto con i più bassi livelli di incidentalità e sono certamente stati compiuti importanti progressi negli ultimi anni, primo fra tutti il completamento della installazione sull'infrastruttura e sui treni degli apparati di sicurezza che proteggono la marcia del treno.

Tuttavia, l'aspettativa degli utenti e, in generale, dell'opinione pubblica rispetto alla sicurezza del sistema ferroviario è tradizionalmente e giustamente elevatissima e, conseguentemente, l'attenzione sul sistema è costante ed ha portato in questi anni ad individuare alcune aree di criticità su cui si è intervenuti con provvedimenti normativi o richiedendo agli operatori l'adozione di provvedimenti organizzativi.

Nel 2011 l'incidentalità ferroviaria si è rivelata sostanzialmente in linea con gli anni precedenti e nella media dei principali Paesi europei. Su alcune aree si stanno iniziando a conseguire gli effetti positivi delle azioni poste in essere; mi riferisco agli incidenti sui passaggi a livello, ai passeggeri in salita e in discesa dai treni e alla protezione dei cantieri di lavoro. I primi benefici non sono ovviamente ancora completi. Su altre aree le azioni poste in essere hanno consentito di rimuovere alcune gravi criticità, ma occorre perseverare negli sforzi; mi riferisco al trasporto delle merci pericolose, agli incidenti ai passaggi a livello e alla tematica della sicurezza in galleria. Su altre aree ancora non si colgono i benefici delle azioni intraprese: mi riferisco alla manutenzione dell'infrastruttura e del materiale rotabile, e al fenomeno del dissesto idrogeologico, che sta creando qualche problema.

Prima di entrare nel merito dei singoli aspetti va ribadito un altro aspetto molto importante, che fa riferimento alla disciplina comunitaria che attribuisce agli operatori la responsabilità circa il funzionamento sicuro della propria parte di sistema. Questo è scritto nelle Direttive comunitarie ed anche nel recepimento di tali Direttive nell'ordinamento nazionale. In questo contesto l'Agenzia è l'unico soggetto indipendente dagli operatori che non abbia alcun ruolo operativo nei processi industriali: il *target* istituzionale dell'Agenzia è infatti la sicurezza dei cittadini; tutti gli altri operatori hanno degli interessi legittimi, ma di natura industriale.

Uno dei compiti che la Direttiva attribuisce all'Agenzia è di provvedere «affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano incomba sui gestori dell'infrastruttura e sulle imprese ferroviarie».

In relazione a quanto sopra, gli strumenti che l'Agenzia ha a disposizione sono l'intervento normativo, che comporta anche il potere di emanare direttive, di ripartire ruoli e responsabilità fra gli operatori, di incidere sugli aspetti organizzativi degli stessi e la possibilità di interventi

puntuali che siano mirati ad imporre, ove ne ricorra il caso, l'adozione di misure o provvedimenti da parte degli operatori. Tutto questo ovviamente, quando si parla di potere normativo, va visto all'interno del perimetro delle Direttive comunitarie. L'altro strumento di cui dispone l'Agenzia è la certificazione di sicurezza degli operatori, quindi il rilascio dei certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie, e la certificazione dei sistemi e dei componenti, quindi l'autorizzazione alla messa in servizio di materiale rotabile o di altri sottosistemi. C'è poi un terzo filone di attività che è molto importante: l'attività di supervisione sulle imprese e sul gestore dell'infrastruttura nazionale tramite ispezioni, *audit* sui loro sistemi di gestione della sicurezza, quindi sull'organizzazione che queste imprese hanno per garantire il rispetto delle procedure di sicurezza. Vi è poi l'attività volta ad esaminare e ad approfondire i casi in cui avvengono incidenti, per poter individuare eventuali azioni correttive da mettere in campo nell'immediato.

Nella memoria che consegnerò agli Uffici della Commissione c'è una parte molto dettagliata, nella quale per ciascuna tipologia di incidentalità vengono individuate le criticità e in qualche modo descritte le misure che sono adottate. Non sto a dilungarmi in merito, limitandomi ad indicarvi le aree.

È stata affrontata la questione degli incidenti ai passeggeri con treni in movimento, quindi la problematica degli incidenti ai passeggeri in salita e in discesa dai treni. Nella relazione sono contenuti anche i dati numerici. Sono stati fatti alcuni progressi dal punto di vista tecnologico, perché le porte anche dei treni già in esercizio sono state dotate di dispositivi di sicurezza di blocco: ciò ha contribuito a ridurre notevolmente l'incidentalità dal 2009 ad oggi. Permane tuttavia una incidentalità residua anche abbastanza diffusa sia pure, fortunatamente, non sempre con conseguenze gravi, dovuta al fatto che talvolta le porte, pur essendo dotate di dispositivi di sicurezza, causano incidenti per carenze manutentive o malfunzionamenti.

Un altro tema affrontato concerne gli incidenti al personale impiegato nei cantieri ferroviari. Al riguardo l'Agenzia, dalla fine del 2008 all'entrata in vigore del decreto, ha adottato un provvedimento specifico modificando alcune modalità per la protezione dei cantieri che erano radicate in ferrovia da decenni, conseguendo un beneficio dal punto di vista della sicurezza che andrà verificato nel prossimo periodo, se troverà riscontro anche nella realtà. Siamo partiti da un dato del 2009 che, nell'ambito dei principali Paesi europei, ci collocava abbondantemente al di sopra della media della incidentalità nei cantieri, dato che nel 2011 risulta molto ridotto.

Un'altra area di criticità è quella degli incidenti ai passaggi a livello, dove per vari motivi, principalmente legati al mancato rispetto delle regole del codice della strada, si verificano ancora molti incidenti e dove si è visto che la misura più efficace è quella della loro soppressione, misura che però, inevitabilmente, impiega un tempo abbastanza lungo per essere completamente attuata.

L'altro tema fondamentale è quello del trasporto delle merci pericolose. In questi anni abbiamo affrontato varie criticità ed adottato diverse misure, molte delle quali sono già state esposte anche davanti a questa Commissione in occasione di una precedente audizione. È importante ricordare che sicuramente abbiamo dovuto gestire un problema che ha una rilevanza di livello europeo con azioni e misure di carattere nazionale. In proposito, sono state messe in campo molte misure che hanno portato ad un rafforzamento dei controlli, consentendo di conseguire benefici. Ricordo, ad esempio, il tema delle perdite delle merci pericolose, rispetto al quale, aumentando i controlli ai confini ed i controlli tracciati all'interno dei punti di origine, laddove vengono formati i treni di merci pericolose, abbiamo abbattuto il fenomeno delle perdite di oltre l'80 per cento rispetto al 2009. Resta tuttavia il problema dei carri che, comunque, spesso circolano in condizioni non idonee. Anche nel 2012 si sono verificati alcuni casi nei nostri confini, che hanno evidenziato l'importanza delle verifiche aggiuntive che abbiamo richiesto alle imprese ferroviarie alla frontiera. Precedentemente tali verifiche non si effettuavano e vi era la cosiddetta «verifica in fiducia», vale a dire che si prendeva per buona la verifica del treno nel punto di origine al di fuori del territorio nazionale. Avendo introdotto questi controlli ulteriori al confine, abbiamo intercettato i carri al confine e questo sicuramente è stato un dato positivo: il dato negativo è che continuano a circolare carri in condizioni non idonee.

La tematica delle merci pericolose è stata affrontata anche sotto altri aspetti, quali il presidio dei centri merci, la riduzione dei tempi di sosta e il presidio dei treni durante la sosta. La questione è stata affrontata nel senso che sono state individuate le misure e sono stati attribuiti ruoli e responsabilità tra gli operatori, ma queste misure devono essere poi pienamente attuate dagli operatori.

Altro tema molto importante, sempre riguardo alle merci pericolose, è quello della gestione dei carri che presentano avarie. È necessario individuare una rete di siti nei quali effettuare gli interventi che possono consentire al carro di circolare in sicurezza fino all'officina dove poi avverrà la riparazione.

Si tratta quindi di tutta una serie di azioni che inevitabilmente deve vedere coinvolti gli operatori e soprattutto che deve vedere gli operatori interfacciarsi tra di loro.

Un altro tema che viene affrontato nella memoria che lascerò agli atti della Commissione è quello inerente alla manutenzione e al monitoraggio dell'infrastruttura. Vengono individuate le criticità emerse dall'attività ispettiva dell'Agenzia, che hanno riguardato questioni relative alla manutenzione, al monitoraggio della sede in caso di fenomeni di dissesto idrogeologico oppure di fenomeni meteo di particolare rilevanza, nonché la tematica che riguarda il controllo delle opere d'arte, che è legato in parte al fenomeno del dissesto idrogeologico ed in parte alla modalità con cui vengono condotte le visite periodiche. Abbiamo rilevato casi in cui ci sono stati problemi strutturali su queste opere e abbiamo visto che le procedure utilizzate oggi dal gestore della infrastruttura per il loro monitorag-

gio non sono pienamente allineate alle ultime e migliori pratiche, condive anche a livello europeo.

Queste, in sintesi anche in considerazione del tempo a disposizione, sono le aree di criticità che abbiamo affrontato.

Ciò che mi preme oggi trasferirvi, anche come spunto di riflessione rispetto al tema di questa audizione, è che tutto ciò che abbiamo visto e che vi ho descritto – e quindi l'evoluzione del trasporto ferroviario e della sicurezza – sta avvenendo in un contesto di sviluppo della liberalizzazione, che vede quindi una pluralità di soggetti relazionarsi sul mercato anche mediante processi che riguardano la sicurezza, e l'esempio che ho fatto della manutenzione dei carri merci è uno di questi.

Oggi abbiamo 33 imprese ferroviarie con certificato di sicurezza, 9 delle quali hanno il certificato di sicurezza per passeggeri, 17 per le merci e 7 per entrambe le tipologie di trasporto. Le norme comunitarie, come ho detto, hanno gestito questo cambiamento spostando, rispetto al quadro previgente, la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema verso gli operatori e questo spostamento è confermato da regolamenti comunitari successivi alle Direttive cui ho fatto riferimento, che attribuiscono agli operatori la potestà di emanare disposizioni e prescrizioni di esercizio ma anche il ruolo di soggetto che mette in campo le modifiche organizzative seguendo determinate procedure e nel rispetto dei principi e delle norme generali. Tuttavia è chiaro che questa evoluzione necessita dell'aumento di supervisione e controllo da parte di un soggetto terzo.

In questo nuovo quadro normativo, il ruolo che svolge oggi l'Agenzia, di stabilire i principi e ripartire le responsabilità tra gli operatori e garantire la correttezza dei processi autorizzativi unitamente allo svolgimento dell'attività ispettiva, deve trovare un comportamento conseguente da parte degli operatori e certamente questo rende necessario un cambiamento culturale importante che ad oggi non si può dire ancora compiuto né da parte dell'*ex* monopolista né da parte dei nuovi entrati. Questi infatti, culturalmente, affondano ancora le loro radici nel sistema preesistente. L'azione dell'Agenzia in questi anni non è stata mirata solo ad individuare azioni per rimuovere le criticità, ma anche ad introdurre le necessarie modifiche alle norme ed ai processi per cercare di favorire questo cambiamento.

Un cambiamento culturale è necessario anche nei confronti delle Direttive comunitarie, che sono norme cogenti che spesso gli operatori non rispettano a pieno. Debbo però sottolineare il fatto che anche da parte degli organismi comunitari di supervisione del sistema ferroviario spesso ci sia un'attenzione legittima alla tutela del libero mercato in ambito europeo, senza però tener nel dovuto conto, secondo una nostra opinione che ci siamo formati partecipando ai gruppi di lavoro, gli aspetti legati al miglioramento della sicurezza della circolazione. Si è cioè privilegiata in misura maggiore la tutela del libero mercato, come emerso chiaramente dagli sviluppi che hanno seguito l'incidente di Viareggio.

Siamo stati parte attiva in un tavolo tecnico, istituito dalla Commissione europea a seguito della Conferenza dell'8 settembre del 2009, dopo

l'incidente di Viareggio, nel corso del quale è stato individuato un pacchetto di misure armonizzate a livello europeo, in linea con la richiesta che ci ha fatto l'Europa nel momento in cui come Italia abbiamo messo in campo delle misure nazionali. Ci dicevano allora, giustamente, che le misure nazionali non possono essere efficaci se non sono armonizzate a livello europeo. Tuttavia, quando su tali misure abbiamo trovato un punto di accordo non sono state rese obbligatorie, ma sono state adottate su base volontaria dagli operatori. Credo che questo non sia corretto.

Tornando al rapporto del 2011, possiamo concludere che l'incidentalità legata a quelli che nella classificazione europea si chiamano «incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento» è elevata rispetto al numero degli incidenti gravi. In questi incidenti ci sono sia gli incidenti sulle porte, quindi salita e discesa dei passeggeri, sia gli investimenti di persone sulla linea ferroviaria.

Rimane, anche se in diminuzione, una criticità diffusa sull'incidentalità legata al malfunzionamento delle porte, imputabile anche a carenze nella manutenzione, come molti altri eventi incidentali o inconvenienti anche di lieve entità che sono avvenuti e sono descritti nel rapporto, che hanno riguardato, per esempio, anche i servizi ad alta velocità. È quindi necessario un rafforzamento e un miglioramento da parte degli operatori dei processi manutentivi.

Per quanto riguarda le merci pericolose, abbiamo detto che sono stati conseguiti dei risultati importanti, ma c'è ancora moltissimo da lavorare, anche a livello europeo. È necessario massimizzare l'utilizzo delle tecnologie per la sicurezza che noi abbiamo a disposizione sulla rete e, al contempo, incrementarle. Mi riferisco a tutti quei dispositivi che sono in grado di garantire controlli sistematici sul materiale rotabile che circola durante l'esercizio; le pesi dinamiche, che ci dicono mentre il treno passa se ci siano dei carri che hanno un sovraccarico; i rilevatori di temperatura delle boccole, dispositivi che stanno lungo la rete e che ci possono avvisare se un treno ha una boccola surriscaldata che potrebbe causare un potenziale incidente e un potenziale svio.

In particolare, per quanto concerne l'infrastruttura, oltre alla manutenzione dell'armamento ferroviario, abbiamo la necessità di approfondire questa problematica sulle ispezioni alle opere d'arte di cui parlavo prima.

È necessario altresì attuare un decreto, che ha predisposto l'Agenzia, per riordinare tutto il parco relativo ai mezzi d'opera che vengono utilizzati nei cantieri di lavoro, ma che spesso circolano come treni. Analogamente va fatto un riordino per quanto riguarda tutti i mezzi che vengono utilizzati per le manovre. Si tratta di veicoli che non fanno parte dei servizi ferroviari propriamente detti per i passeggeri o per le merci, ma che sono fondamentali per il sistema e debbono rispondere a requisiti di sicurezza ben precisi.

Un altro aspetto importante su cui lavorare è il miglioramento dei sistemi di gestione di sicurezza da parte degli operatori. In questi ultimi due anni abbiamo avuto modo di riverificare tutti i sistemi di gestione di sicurezza delle imprese ferroviarie perché, per norma comunitaria, abbiamo

dovuto convertire i certificati di sicurezza dal vecchio al nuovo regime che prevede una parte A e una parte B; una parte generale valida in tutta Europa e una parte specifica nazionale. Questa è stata per noi l'occasione per fare una verifica. Abbiamo così potuto vedere dall'esame dell'organizzazione delle singole imprese che c'è un elemento fondamentale: non tutte le imprese sono uguali, non tutte hanno le stesse dimensioni e, quindi, le soluzioni organizzative per garantire il presidio della sicurezza da impresa a impresa variano e non esistono dei modelli predefiniti. È perciò necessario entrare nel merito delle singole organizzazioni e, proprio in relazione all'evoluzione della normativa comunitaria, che pone molti processi tecnici, decisionali e una sorta di potestà regolamentare in capo alle imprese (nel senso di emanare disposizioni e prescrizioni di esercizio), è necessario che queste imprese abbiano anche una struttura tecnica adeguata per affrontare e gestire queste procedure. Le imprese di più piccole dimensioni debbono chiaramente fare uno sforzo maggiore. È quindi auspicabile – e questo lo stiamo proponendo e sviluppando insieme con le associazioni – che ci siano delle aggregazioni e si creino delle sinergie.

Un'attenzione specifica va inoltre rivolta, a mio avviso, verso il gestore dell'infrastruttura. L'Agenzia opera da metà del 2008, ma i compiti in materia di infrastruttura li ha acquisiti all'inizio del 2010; fu allora emanata una direttiva nei confronti del gestore della rete, che doveva essere finalizzata a rivedere il suo sistema organizzativo di gestione della sicurezza per arrivare al rilascio dell'autorizzazione di sicurezza, che è l'analogo del certificato di sicurezza per le imprese ferroviarie. In questa direttiva venivano affrontati dei temi importanti, nei quali si chiedevano delle azioni di riordino e di implementazione al gestore della rete.

Ricordo che l'attuazione di questa direttiva e il contemporaneo processo di adeguamento organizzativo non sono ancora conclusi. Ciò in parte è dovuto alla complessità del sistema organizzativo e alla vastità dei settori da disciplinare o, comunque, da adeguare, ma in parte anche ad un'iniziale sottovalutazione della necessità di questo adeguamento da parte di Rete ferroviaria italiana (RFI) che, comunque, nel precedente regime normativo aveva un assetto organizzativo strutturato e svolgeva compiti in materia di sicurezza, sia pure all'interno di un contesto autoreferenziale.

L'azione dell'Agenzia è stata determinata da due considerazioni. In primo luogo dalla necessità di introdurre modifiche migliorative su settori che presentavano delle criticità relative a manovre, mezzi d'opera, attività di controllo della manutenzione e dell'infrastruttura. In secondo luogo dall'obbligo per l'Italia di adeguare il sistema di gestione della sicurezza ai principi delle Direttive comunitarie per motivi organizzativi; visto infatti che il sistema organizzativo di Rete ferroviaria italiana affondava le sue radici in un sistema previgente, questo allineamento non si può ancora dire del tutto compiuto.

Vorrei ora focalizzare la vostra attenzione su un altro aspetto un po' meno visibile, ma molto importante per il corretto sviluppo della sicurezza ferroviaria. Abbiamo in corso un processo di riordino normativo, che con-

tiamo di chiudere nel corso di quest'anno. È un processo essenziale non solo per allineare la normativa nazionale ai principi delle direttive comunitarie, ma soprattutto per fare definitivamente chiarezza rispetto ad un panorama normativo preesistente che si è stratificato nel tempo e che presenta molte disomogeneità o incoerenze. Abbiamo infatti un sistema normativo molto complesso, stratificato ormai in più di 100 anni di storia delle ferrovie, a fronte di direttive comunitarie che disegnano un quadro normativo molto diverso, che lascia alle autorità nazionali i principi e vede gli operatori entrare nel dettaglio di tali principi. Le norme che abbiamo oggi sono di livello diverso, perché magari affondano le loro radici in periodi in cui addirittura le ferrovie avevano una veste giuridica diversa, e sono molto di dettaglio, per cui i principi si perdono.

Abbiamo lavorato molto in questi tre anni e abbiamo già emanato alcuni provvedimenti. Questo riordino normativo, prima di tutto, consentirà di fare chiarezza (che credo sia la cosa più importante) e poi forse metterà gli operatori, operando in un quadro più chiaro, in condizione di organizzare gli aspetti che riguardano la sicurezza in maniera coerente con le loro caratteristiche organizzative. In tal modo essi potranno migliorare l'efficienza dei servizi, pur garantendo gli aspetti che riguardano la sicurezza.

Aggiungo anche – fatto non trascurabile – che il riordino normativo non è stato solo una ricognizione ed estrapolazione dalle norme attuali dei principi: a nostro avviso abbiamo dato un valore aggiunto in materia di sicurezza, evidenziando alcuni aspetti molto importanti che ad oggi le norme, pur tante e stratificate, non avevano mai affrontato con chiarezza. Mi riferisco, per esempio, agli aspetti che riguardano il dimensionamento del personale con compiti di sicurezza a bordo treno, tema sempre molto fumoso che abbiamo invece identificato in maniera chiara a livello di principio; mi riferisco alla disciplina degli attraversamenti dei passaggi a livello in caso di degrado, anche questo oggetto di numerose contestazioni; mi riferisco alla disciplina della marcia a vista dei treni, sempre in caso di degrado; mi riferisco anche, come già richiamato, alla sicurezza dei cantieri e in generale al concetto, che è ben presente nella norma di riordino normativo, della massimizzazione dell'uso delle tecnologie per la sicurezza. Queste ultime, dove vi sono, si devono utilizzare e in condizioni di degrado ci devono essere limitazioni che oltre ad essere una cautela per la sicurezza, diventano anche un deterrente per tenere sempre in efficienza i dispositivi tecnologici.

Quello ferroviario è un sistema complesso, nel quale gli interventi non sempre si vedono subito ma a distanza di anni, mentre i fenomeni negativi si concretizzano in tempi relativamente brevi. Pertanto, le criticità che come Agenzia abbiamo individuato non vogliono essere allarmismo né esercizio tecnico, ma evidenze che abbiamo ricavato dalla nostra attività di questi anni, sulle quali riteniamo occorra intervenire da subito per evitare di trovarci, tra qualche anno, a correre appresso a fenomeni che potrebbe essere difficile recuperare in poco tempo.

Dal nostro punto di osservazione abbiamo percepito in maniera molto chiara un altro aspetto che mi piacerebbe sottolineare, legato all'evol-

zione del sistema ferroviario e anche all'altro tema dei lavori di questa Commissione, quello della qualità dei servizi.

In questi anni si è registrata una elevata conflittualità fra gli operatori, generata da problematiche di carattere commerciale che però, in alcuni casi, hanno riguardato anche questioni legate alla sicurezza. Ebbene, queste ultime debbono essere trattate a parte e questo lo prevede la direttiva comunitaria, non è un auspicio dell'Agenzia: quando si tratta di sicurezza gli operatori devono cooperare. Credo che in questi anni la cooperazione non sia sempre stata come avrebbe dovuto e soprattutto credo che, in un clima di conflittualità, la mancanza di cooperazione potrebbe incidere negativamente sulla sicurezza. In proposito è fondamentale il ruolo primario che può svolgere il gestore della infrastruttura, soggetto preposto alla gestione della rete, che è il luogo dove operano le imprese che sono in concorrenza fra loro.

Vorrei riprendere un aspetto che forse ho toccato in maniera troppo sintetica. Le azioni correttive individuate dall'Agenzia in questi anni implicano interventi operativi ed organizzativi da parte degli operatori, pertanto la loro efficacia è inevitabilmente subordinata anche alla prontezza con cui gli operatori provvedono ad attivare le misure. Sarebbe opportuno che l'Agenzia avesse strumenti migliori per poter conseguire questi obiettivi e credo sia importante introdurre in questo sistema, soprattutto nella prospettiva di un ulteriore sviluppo della liberalizzazione, meccanismi sanzionatori che consentano, in caso di inadempienze, di colpire i vari soggetti. Non sarà sufficiente, ma certamente sarà uno strumento importante.

L'altro strumento importante è quel cambiamento di cui ho detto, e cioè che gli operatori, in coerenza con il quadro normativo comunitario, devono mantenere e rafforzare la loro capacità di intervenire direttamente in presenza di criticità sulla sicurezza. Infatti, sono gli operatori i primi che possono rilevare le criticità nella sicurezza, che emergono durante l'esercizio e richiedono un intervento immediato.

In questi anni, l'Agenzia è intervenuta in alcuni casi in cui sono state rilevate criticità imponendo vincoli e limitazioni, ma quando ciò è accaduto è stato per sopperire a carenze degli operatori che, da norma comunitaria, dovrebbero intervenire direttamente.

Mi permetto una piccola parentesi in relazione all'organizzazione dell'Agenzia, perché in questo scenario anch'essa necessita di funzionare correttamente. In questi anni abbiamo operato con un organico in continua mutazione. Siamo 119 persone mentre dovremmo esserne 205 e siamo in un fase cruciale, perché è uscito finalmente il regolamento per il reclutamento del personale ed il 19 maggio scadranno i termini per la presentazione delle domande. Come sapete, oggi abbiamo un nucleo di personale in forza di una Convenzione con il Gruppo delle Ferrovie dello Stato e con il Ministero, e queste 119 persone passeranno all'Agenzia su base volontaria. Il 20 maggio potremo sapere se effettivamente l'organico su cui possiamo contare, che comunque è inferiore a quello programmato, potrà essere confermato o sarà ineludibilmente ridotto. In proposito si aprono scenari su cui occorre riflettere e trovare eventuali soluzioni, anche di na-

tura normativa, per mantenere comunque la funzionalità dell'Agenzia e consentire lo svolgimento delle sue attività.

Poiché mi sembra siamo arrivati al termine del tempo a disposizione, desidero concludere evidenziando quattro temi, a mio avviso importanti per un corretto sviluppo del sistema ferroviario nazionale nella salvaguardia dei livelli di sicurezza. Il primo, come ho detto, è il rafforzamento del ruolo del gestore dell'infrastruttura. Un altro tema è quello delle sanzioni, cioè introdurre un meccanismo sanzionatorio nei confronti degli operatori in caso di inadempienza. Il terzo tema è la valorizzazione del ruolo delle associazioni per quanto riguarda sia gli aspetti relativi alla sicurezza, sia un confronto sulla qualità dei servizi. In questo senso vorrei esprimere una mia opinione, rivolgendola a questa Commissione. Nel corso di questa indagine si renderebbe necessario ascoltare anche le associazioni, perché molto potranno dire sulle tematiche e le criticità principali a livello di qualità dei servizi ed anche di sicurezza. Mi riferisco ad associazioni come l'Associazione per la sicurezza nei trasporti (Astra), che rappresenta le ferrovie regionali, l'Associazione operatori ferroviari e intermodali (Assoferr) e l'Associazione trasporto ferroviario merci (FerCargo), che rappresentano i detentori dei carri e le imprese ferroviarie che svolgono servizi di trasporto merci. Abbiamo lavorato moltissimo in questi anni con le associazioni per cercare di creare quelle sinergie sulla sicurezza di cui dicevo prima che, a mio giudizio, sono fondamentali per la sopravvivenza di imprese di dimensioni medio-piccole.

L'ultimo punto importante su cui vi invito a riflettere riguarda un aspetto che non è al momento all'interno delle competenze dell'Agenzia, ma che comunque concerne il sistema ferroviario: mi riferisco alla reti regionali. Le reti regionali rappresentano 3.600 chilometri di linea, circa 2.200 dei quali sono interconnesse con la rete nazionale, e ricoprono un ruolo fondamentale nello sviluppo del trasporto ferroviario, soprattutto a livello di trasporto locale. Non è pensabile che lo Stato abbia finanziato negli ultimi dieci anni con centinaia di milioni di euro la rete nazionale per l'introduzione delle tecnologie di sicurezza e sulle reti regionali ci troviamo ancora molto indietro. Se vogliamo garantire un livello di sicurezza omogeneo su tutta la rete questo tema va seriamente affrontato.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, ringrazio l'ingegner Chiovelli per la sensibilità e la presenza, ed altresì per la relazione assolutamente esaustiva e la memoria che ci ha lasciato.

Credo che unitamente al fatto che non potevamo non iniziare questa indagine conoscitiva con l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, anche per le questioni cui ha accennato l'ingegner Chiovelli dovremmo probabilmente attivare una qualche forma di interlocuzione sia sul materiale depositato in atti che sulle questioni che porremo.

Vorrei anzitutto riprendere la questione dell'organico dell'Agenzia. Su questo aspetto lei sa che siamo da sempre particolarmente sensibili. Partiamo da qua, perché proprio le informazioni che lei ci ha fornito in chiusura gettano una qualche preoccupazione sulla garanzia dell'esercizio

della funzionalità dell'Agenzia. In questo senso vorrei capire se il sentore che avvertite circa i possibili riassorbimenti per opzione volontaria lasciata al personale possano in qualche modo compromettere la funzionalità e l'operatività dell'Agenzia e quali sono in questo senso le azioni che pensate di intraprendere, tra cui l'accelerazione dei bandi per reperimento esterno piuttosto che un rapporto d'interlocazione sia con Ferrovie che con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per aumentare il periodo transitorio di assegnazione di comando del personale.

La seconda questione che volevo porre riguarda una riflessione più generale sull'*Authority*. Il riferimento è sia alla Direttiva «*recast*» sia, in maniera più specifica, al recente decreto sulle liberalizzazioni che ha conosciuto una significativa evoluzione nella conversione in legge da parte del Parlamento, in particolare, con riferimento all'articolo 36 e all'istituzione Autorità dei trasporti. Credo che, anche se elude il tema, sia questa l'occasione per capire se i profili operativi ritagliati per la nuova *Authority* possano interferire su alcune funzioni e compiti dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Da questo punto di vista ci premerebbe avere una vostra valutazione.

Sarei analogamente interessato ad una vostra valutazione circa l'opportunità, in ragione dei processi di liberalizzazione che hanno comportato un inevitabile abbassamento – perché chiaramente le cose sono molto più articolate e complesse – della soglia del controllo sulla sicurezza e in ragione di un aumento dello spazio dell'interoperabilità ferroviaria (probabilmente anche sul nostro modello, con tutti i limiti da compensare), di avere un'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie comunitaria anziché nazionale. Credo infatti che sia uno degli aspetti che la Commissione europea abbia valutato, almeno in prima istanza.

Per quanto riguarda il merito delle questioni all'ordine del giorno, avete fornito una nota sintetica che approfondiremo e valuteremo. Varrebbe forse la pena di capire meglio, rispetto alla sua esposizione iniziale, lo stato delle manutenzioni in termini non solo di operazioni effettuate, ma più in generale di risorse che inizialmente vengono messe a disposizione, di personale impiegato e, più in generale, lo stato di vetustà del parco rotabile, che è fortemente incidente rispetto alla manutenzione richiesta, chiarendo quale sia il livello dell'incidenza o la correlazione con le dinamiche incidentali. È questo un elemento su cui siamo fortemente sollecitati.

Vorrei altresì rilevare come sia partita da queste sollecitazioni la necessità di avviare un'indagine conoscitiva, al fine di avere elementi di luce e chiarezza rispetto allo stato della manutenzione in termini generali sulle infrastrutture e, in particolar modo, sul parco rotabile. Mi interesserebbe avere inoltre (al di là degli elementi non dico generici, ma di inquadramento generale) una valutazione «spannometrica» o puntuale del livello dell'incidenza percentuale ipotizzata.

Vorrei poi riprendere la questione del trasporto di merci pericolose, nei cui confronti questa Commissione, il Parlamento in generale e il Senato in maniera particolare, hanno dimostrato in questi anni particolare

sensibilità. La questione è stata inevitabilmente accesa dal dramma che si è determinato a Viareggio, ma in prima battuta, per la discussione in Aula, per il lavoro svolto dalla Commissione, per la mozione e per gli impegni che il Governo assunse in quella circostanza, avemmo la sensazione che gli aspetti normativi introdotti furono diversi.

Le affermazioni che ha fatto oggi ci destano qualche preoccupazione. Il fatto che soltanto a distanza di qualche anno si possano nuovamente determinare situazioni analoghe è ovviamente per noi motivo di forte allarme. È forse necessario un *focus* specifico su quali sarebbero dal vostro punto di vista le norme ancora da introdurre per, non dico, scongiurare in termini assoluti, ma ridurre fortemente tali ipotesi.

Non ho poi capito un passaggio della sua relazione introduttiva. Quando parlava di norme armonizzate e, quindi, di un lavoro di concerto che si è realizzato a livello comunitario, dove sicuramente abbiamo avuto un ruolo protagonista come Paese, ha affermato che però, una volta armonizzate, non sono state rese obbligatorie, utilizzando l'espressione «non corretto». Vorrei capire se questa non correttezza sia stata dal punto di vista della legalità o dell'opportunità, perché lei capisce che il giudizio è estremamente differente.

Vi è poi un tema, cui lei ha accennato, che probabilmente varrebbe la pena porre sotto la nostra attenzione proprio per il lavoro che siamo chiamati a fare nelle forme più precise e puntuali possibili: lei ha parlato di problemi culturali, della necessità di una cooperazione tra soggetti istituzionali nell'ambito della sicurezza e di norme che prevedono tale cooperazione. Ebbene, vorremmo capire meglio se vi siano difficoltà e quali siano e, più in generale, conoscere il rapporto intercorrente tra voi, Ferrovie dello Stato italiane e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti relativamente alla trasmissione dei dati e all'accesso agli atti.

Condivido infatti la sua conclusione: non vorremmo che il lavoro dell'Agenzia si risolvesse essenzialmente in una potestà normativa, pur importante, e nella realizzazione di controlli, assolutamente necessari ma privi di effettività in assenza di sanzioni. Lo dico sinceramente, anche per le aspettative riposte fin dall'inizio nella creazione dell'Agenzia. Questo è un punto che ritengo essenziale chiarire e credo sia ciò che in termini effettivi si ripropone la Commissione nello svolgimento di questa indagine conoscitiva.

TOFANI (*PdL*). Desidero ringraziare anche io il direttore, ingegnere Chiovelli, per l'ampia relazione svolta. In base alla sua esposizione ed alla lettura del documento che cortesemente il Direttore ha voluto consegnare agli Uffici della Commissione mi sono interrogato sulla natura dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, dal momento che, al di là delle puntuali problematiche esposte, non vi sono (o perlomeno non ho colto io) percorsi tali da poter correggere queste criticità e dare loro una risposta.

Certamente va apprezzata l'analisi dei problemi effettuata ed anche la definizione di necessarie azioni migliorative per una sicurezza conforme

alle direttive comunitarie, che si traducano in una serie di intenzioni («bisogna fare») e di auspici. Tuttavia, poiché il Direttore ha detto che è stato apportato un valore aggiunto alla sicurezza, bisognerebbe capire bene la funzione svolta dall'Agenzia. Personalmente non l'ho colta, sicuramente per mia colpa.

Peraltro, i dati che l'ingegner Chiovelli ha cortesemente fornito ci allarmano, perché così come dal 2005 al 2009 vi è stata una riduzione del totale degli incidenti e anche dei valori parziali, in particolare per quanto riguarda gli incidenti ai passaggi a livello e quelli provocati da materiale rotabile in movimento, a partire dal 2009 si registra una ripresa forte degli incidenti ai passaggi a livello, che addirittura sono triplicati, e lo stesso si è determinato, ancorché non nella medesima proiezione, per gli incidenti provocati da materiali rotabili in movimento, il cui numero è aumentato passando da 74 nel 2009 a 80 nel 2010 e a 89 nel 2011, con un totale di incidenti che nel periodo 2009-2011 è passato da 94 a 117.

Si tratta quindi di rendere maggiormente operativa e quindi più efficace questa Agenzia, altrimenti non si riuscirebbe neanche a capirne la funzione, che addirittura parrebbe una indagine quasi statistica dei fatti e dei dati raccolti. Si tratta di permettere all'Agenzia di svolgere le attività ispettive previste tra le sue funzioni, ma tali attività non possono rimanere nell'ambito della descrizione dei fatti e degli eventi, debbono avere conseguenze. Altrimenti non avrebbero senso, potrebbero solo servire per costruire una conoscenza e una letteratura in materia. Credo quindi che dovremmo approfondire il tema – quantomeno io dovrei farlo, atteso che mi interessa da tanti anni dei problemi della sicurezza e della salute, in modo specifico nei luoghi di lavoro – e capire meglio come orientare questo soggetto, perché mi sembra che così com'è costituito, nonostante gli sforzi e l'impegno profuso dal direttore Chiovelli nella relazione, non porti a conseguire gli obiettivi per i quali nasce un'Agenzia per la sicurezza.

In effetti si descrive una situazione e, paradossalmente, mi sembra non si abbiano le armi per poterla fattualmente contrastare o si constata che le armi in possesso sono spuntate.

L'incontro di oggi è quindi molto importante perché, colleghi, dovremmo anche capire e decidere a cosa servano gli strumenti che abbiamo a disposizione; ci auguriamo che si possano apportare modifiche, perché questa Agenzia così com'è non mi sembra adeguata alle intenzioni e comunque alla funzione di garantire la sicurezza delle ferrovie.

MAGISTRELLI (PD). Mi inserisco nella scia lasciata dal senatore Tofani per dire che probabilmente bisogna qualificare – poi discuteremo come – il lavoro dell'Agenzia.

Colgo l'occasione per dire – e mi rivolgo soprattutto al presidente Grillo – che noi che abbiamo avviato questa indagine ritengo dovremmo avere una relazione molto stretta con l'Agenzia e non solo in questa fase, ma lungo tutto il percorso di lavoro. Infatti, oggi essa ci ha fornito molte informazioni che abbiamo bisogno di approfondire, a partire proprio dal lavoro che la stessa ha svolto. Da quanto è stato detto ho capito che oc-

corre dare strumenti giuridici nuovi all'Agenzia, perché possa operare più efficacemente. Faremo tesoro di queste vostre richieste e anche di quanto emerso dal dibattito.

Vorrei poi inquadrare alcune questioni abbastanza precise ed utilizzerò alcuni *slogan* per fotografare quel che voglio dire: la sicurezza non è solo incidentalità; la sicurezza è prevenzione ma è anche garantire i passeggeri quando l'incidente è avvenuto. Vorrei soffermarmi un attimo su questo aspetto, perché parliamo spesso – doverosamente – di prevenire gli incidenti e questo è gran parte del lavoro che dobbiamo svolgere, ma dobbiamo anche vedere se i beni a disposizione sono sicuri per garantire la sicurezza di chi è scampato ad un sinistro.

Se penso alla casistica riportata nella relazione, nella maggior parte dei casi mi sembra vi siano stati incendi. Ebbene, vorrei porre l'attenzione su questo tipo di incidenti oppure su quelli causati dall'apertura delle porte, sui quali il Direttore ha insistito molto e di uno dei quali sono stata testimone. Per quanto riguarda l'apertura delle porte, infatti, vorrei riportare un fatto di cui sono stata testimone, ai danni della senatrice Sbarbati, qualche tempo fa quando, mezz'ora prima della partenza, quando la porta si è chiusa creando obiettive difficoltà all'utente.

Un'altra questione riguarda la reperibilità del capotreno.

Si è poi detto che se i treni si fermano sotto le gallerie, vuol dire che c'è un semaforo rosso che vieta al treno la prosecuzione. Quando tuttavia il treno si ferma sotto la galleria per oltre 5 minuti e, magari, passano 20-30 minuti, l'utente è in una posizione di sicurezza?

Abbiamo ancora vivo nella memoria quanto è successo sull'Adriatica in occasione delle neviccate, quando i passeggeri sono rimasti chiusi all'interno del treno per ore e ore: quale sicurezza è stata garantita in quel caso? Perché non è possibile aprire questi treni, anche se non per far scendere i passeggeri? Si capisce, infatti, che è difficile prevedere la discesa di 700 persone che sono a bordo del treno, ma come viene garantita la sicurezza in caso di stazionamento in quella posizione per tante ore senza elettricità, senza riscaldamento e senza viveri o nel caso di un incendio? Non so se abbiate presente come sono fatte le carrozze. Ricordo che è difficilissimo, se non impossibile, aprire un finestrino perché si deve prendere la mazza rossa e poi riuscire a colpire quell'unico segno rosso, che non è presente in tutte le carrozze, ma in una carrozza sì e in tre no. Come riesce il passeggero a scappare da una situazione di pericolo in caso d'incidente?

Mi sono permessa di fare questa casistica per raccontare la quotidianità di chi usufruisce del mezzo treno. Non sono personalmente molto disponibile nei confronti del sistema ferroviario in generale e mi auguro che con l'accesso dei privati il servizio possa migliorare. Vedo infatti che non c'è manutenzione, non c'è sicurezza, non c'è servizio pubblico di un'azienda che, ancorché privata, gode dei benefici pubblici. Sono veramente irritata dall'attuale funzionamento delle ferrovie.

Concludo, quindi, chiedendo al Presidente che si intensifichi il rapporto con questa Agenzia, perché in qualche misura potrà esserci d'aiuto nel proseguimento dell'indagine conoscitiva che oggi abbiamo avviato.

GRANAIOLA (PD). Signor Presidente, mi associo anche io ai ringraziamenti dei colleghi all'ingegner Chiovelli per la relazione compiuta ed esaustiva, che ha già risposto a molte delle domande che intendevo rivolgere. Mi limiterò quindi solamente a svolgere un breve intervento.

Vorrei anzitutto rilevare che le criticità evidenziate dall'Agenzia non sono allarmismi, ma fatti concreti, come sanno bene i cittadini che vivono quotidianamente sulla propria pelle incidenti di varia natura, visto che anche l'Agenzia ha rilevato che l'incidentalità è ancora molto elevata.

Non mi rende felice (come non rende felice alcun cittadino) sapere che Rete ferroviaria italiana non abbia ancora il certificato di sicurezza e che il pacchetto di misure armonizzate con l'Unione europea non sia ancora stato reso obbligatorio.

L'ingegner Chiovelli ha assolutamente ragione quando asserisce che l'Agenzia, essendo priva di potere sanzionatorio, alla fine riesce a fare ben poca cosa. Mi viene sempre da dire e da pensare che in fondo l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane, l'ingegner Moretti, resterà sempre indenne da qualsiasi cosa (avevo proprio bisogno di dire questa cosa).

Vorrei sapere come vengano effettuati i controlli sui binari e chi li effettui. Mi riesce infatti difficile capire come possano accadere tranquillamente eventi anche poco pericolosi, come possono essere i quotidiani furti di rame che creano enormi disagi ai viaggiatori. Il rame non si porta via in poco tempo, ma è necessario che il ladro lavori sul binario. È possibile che i controlli non vengano fatti?

Penso poi alla persona che proprio in questi giorni si è sentita male sui binari, dove è rimasta delle ore e non so poi che fine abbia fatto. Sembra addirittura che da parte di Ferrovie ci sia stato l'ordine di scansarla e di proseguire nel viaggio senza nemmeno attendere l'arrivo dei soccorsi.

L'altra domanda che volevo rivolgerle riguarda il personale che ancora non è transitato. Mi sembra davvero una cosa paradossale. Se questo passaggio deve avvenire su base volontaria, cosa spinge il personale, in particolare quello qualificato, a chiedere un simile passaggio in questa situazione? E d'altra parte cosa impedisce questo passaggio?

Vorrei quindi ricordare che a novembre è stato istituito il Nucleo operativo incidenti ferroviari (NOIF) della Polizia ferroviaria; vorrei capire di cosa si tratti, rilevando che sarebbe interessante svolgere l'audizione di suoi componenti.

Vi è poi un'altra questione che mi preme particolarmente. La Commissione ministeriale d'indagine sul disastro ferroviario di Viareggio ha fatto molte raccomandazioni alle Ferrovie. Una di queste riguarda i sistemi antisivio sui treni che trasportano merci pericolose. Vorrei capire se queste raccomandazioni resteranno sulla carta oppure se sia previsto un intervento forte dell'Agenzia affinché esse si traducano in fatti.

GALLO (*PdL*). Signor Presidente, vorrei anzitutto soffermarmi sulla prima parte della relazione, quando si è affermato che l'ambito dell'Agenzia si restringe alle reti nazionali, escludendo quelle regionali. È una questione che già di per sé mi mette in enorme difficoltà perché, parlando di sicurezza e qualità dei servizi, non riesco a mettere da parte gli ambiti regionali e a parlare solo di quelli nazionali. È perciò già un dramma fare questa prima riflessione. Parlerò poi della qualità dei servizi regionali e della sicurezza.

Vorrei invece ora soffermarmi sulla preoccupazione che mi è venuta ascoltando le conclusioni. Quando vedo, come ha notato anche il senatore Tofani, che tutta la serie delle conclusioni è fatta da espressioni come «è necessario che», «è necessario massimizzare», «è necessario rafforzare», «è emersa la necessità», «è necessario che», mi sembra quasi una nostra relazione posta all'attenzione di altri per chiedere la soluzione dei problemi esistenti. Credo invece che questa Agenzia sia nata per risolvere problemi e dare sicurezza e tutela ai cittadini.

Credo allora che la riflessione più immediata possa essere, rinviando ad altri momenti gli approfondimenti adeguati, di partire proprio da questa relazione, che è un documento ufficiale con una eccezionale drammaticità poiché ci mette di fronte ad uno stato dell'arte della rete ferroviaria che è preistorica. Si è infatti sostenuto che i processi di manutenzione sia delle infrastrutture che del materiale rotabile per le reti nazionali necessitano di un rafforzamento e di un maggiore controllo da parte del gestore: è un'affermazione che fa accapponare la pelle. Se poi pensiamo che questa è la situazione delle reti nazionali, dobbiamo dedurre che la situazione per le reti regionali sia ancora peggiore.

Credo quindi che sia necessaria qualche iniziativa forte per porre all'attenzione del Governo lo stato e la situazione che emergono dal lavoro sinora svolto dall'Agenzia al fine di realizzare un quadro normativo immediato. È infatti inutile partire dall'incidente avvenuto e risalire per vedere che cosa si possa fare, cercando soltanto di attutire economicamente un danno ma lasciando inalterate le situazioni che l'hanno determinato. Reputo la situazione gravissima e credo si debba sollecitare immediatamente, sulla base del lavoro di ricognizione (perché di questo si può parlare) svolto finora dall'Agenzia, un quadro normativo particolare (oltre che sanzionatorio) tale che rappresenti per i gestori e per tutti una norma obbligatoria.

Non è infatti pensabile che la manutenzione del materiale rotabile, del parco e delle infrastrutture possa non obbedire a regole fisse, che non ci sia una banca dati o che il controllo su tutto questo non sia quotidiano, semestrale o annuale, al fine di verificare che tutto vada bene: almeno sul piano della efficienza tecnica organizzativa questo ci deve essere.

Volete le imprese meglio organizzate, le volete con una squadra di tecnici? Allora occorre riformare tutto: sia chi gestisce, che non ritenete sia all'altezza, sia il resto, che va migliorato. Da questa relazione emerge che serve una proposta completa da inviare immediatamente, come Com-

missione che opera in un'ottica di collaborazione, al Governo. Cerchiamo di guardare la relazione in questa logica.

Ringrazio comunque l'ingegner Chiovelli, perché almeno prendiamo atto, a malincuore e non sicuramente gioendo, di una situazione drammatica.

DONAGGIO (PD). Signor Presidente, le chiedo di aggiornare la seduta perché dobbiamo recarci in Aula. Se ogni volta ricominciamo così, è finita la storia: ogni volta, infatti, ci viene «raccontata» la relazione che ci viene consegnata.

PRESIDENTE. Colleghi, non ripetiamo cose che ci siamo già detti: le audizioni hanno fondamentalmente l'obiettivo di essere aggiornati ed informati, al fine di formulare osservazioni, di svolgere interventi e di porre quesiti. Se, come ormai sembra certo, arriveremo alla fine del tempo a nostra disposizione e l'ingegner Chiovelli non avrà avuto il tempo necessario per rispondere, è ovvio che ci farà la cortesia di tornare in un'altra occasione.

Ritenete che si debba andare avanti con le domande e poi consentire all'ingegnere di fornire le risposte?

DONAGGIO (PD). Signor Presidente, fissiamo sin d'ora una nuova data, altrimenti potremmo non avere la possibilità di audirlo nuovamente.

PRESIDENTE. Senatrice Donaggio, tutte le volte che abbiamo chiesto ai nostri interlocutori di tornare l'hanno sempre fatto: non creiamo problemi dove non esistono.

Chiedo nuovamente ai Capigruppo se preferiscano che si continui a porre le domande fino alle ore 16,30.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, io preferirei che si terminassero le domande.

DONAGGIO (PD). Se alle ore 16,30 dovessero chiedere in Aula il numero legale, io cosa dovrei fare?

PRESIDENTE. A quell'ora ci recheremo in Aula anche noi. Alle ore 16,30 interrompiamo i nostri lavori e l'ingegner Chiovelli tornerà in altra occasione.

DE TONI (IdV). Signor Presidente, abbiamo iniziato un lavoro e lo dobbiamo concludere.

Ho ascoltato in religioso silenzio quanto detto in quest'Aula e credo che siamo tutti interessati a rappresentare la sicurezza sul tema del trasporto ferroviario. Le domande poste dai colleghi sono tutte condivisibili e sono state poste all'attenzione del direttore dell'Agenzia proprio per consentirgli di dare delle risposte in merito.

Tuttavia, sinteticamente, chiedo all’Agenzia: la sicurezza è un diritto o è una sommatoria di eventi da verificare in divenire? Questa è la mia domanda, perché tutti i ragionamenti che ho sentito dovrebbero costituire la risposta a tale quesito.

Ho poi una domanda concreta: Trenitalia ha chiarito i motivi delle anomalie verificatesi sui treni Eurostar di cui si apprende nella relazione dell’Agenzia relativamente al 2011? E se sì, quali misure ha dichiarato di voler adottare per superare le criticità riscontrate?

PRESIDENTE. Senatore De Toni, lei ha una straordinaria capacità di sintesi.

Comunico alla Commissione che la documentazione depositata dal direttore dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, essendo egli d’accordo, sarà pubblicata sulla pagina *web* della Commissione.

Poiché non vi sono osservazioni, così resta stabilito.

Ringrazio dunque l’ingegner Chiovelli e rinvio il seguito dell’audizione e dell’indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,25.