



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 2

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**

395^a seduta: martedì 15 maggio 2012

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

Seguito dell'audizione del Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie

PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 18	* CHIOVELLI	Pag. 4, 15, 16
* DONAGGIO (PD)	12		
FILIPPI Marco (PD)	14		
GRANAIOLO (PD)	3		
* MENARDI (CN:GS-SI-PID-IB-FI)	13, 16		

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.; Misto-SIAMO GENTE COMUNE Movimento Territoriale: Misto-SGCMT.

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 14,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Seguito dell'audizione del Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza ferroviaria e sulla qualità del servizio ferroviario, sospesa nella seduta del 18 aprile scorso.

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 del segnale audio con diffusione 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 previsto il seguito dell'audizione dell'ingegner Alberto Chiovelli, direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, che è accompagnato dall'ingegner Giulio Margarita, capo settore, e dall'ingegner Andrea Biava, funzionario.

Do la parola ai colleghi che volessero porre quesiti ulteriori a quelli già avanzati la volta scorsa.

GRANAIOLO (PD). Signor Presidente, sono già intervenuta nel corso della precedente seduta, ma avrei necessità di fare un'altra breve domanda relativa all'incidente avvenuto il 26 aprile alla stazione Termini di Roma, allorquando due treni Frecciarossa si sono scontrati.

La dinamica dell'incidente è apparsa a tutti evidente fin dall'inizio, tranne che a Ferrovie, che sta tentando di accreditare la tesi di un oggetto sui binari come causa dello svio. In realtà, gli accertamenti della Polfer hanno parlato chiaro sin da subito: la causa dell'impatto è il cedimento di un binario di scambio, probabilmente usurato. Solo la bassa velocità – 30 chilometri all'ora – ha evitato un vero e proprio disastro. Chiedo quindi di sapere, nei limiti dettati dall'inchiesta aperta dalla procura di Roma, quali sono state le azioni avviate nell'immediato dall'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria e se, in relazione all'incidente, sia stato accertato lo stato dell'armamento e degli scambi di ingresso e la loro geometria.

PRESIDENTE. Ingegnere Chiovelli, le do la parola per rispondere alle domande che sono state poste.

CHIOVELLI. Signor Presidente, ringrazio preliminarmente l'intera Commissione per l'attenzione che nella precedente seduta è stata riservata all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e, in generale, al tema della sicurezza ferroviaria. Diversi interventi e domande hanno avuto come obiettivo quello di capire meglio se c'è un margine per migliorare l'incisività dell'azione dell'Agenzia. Molti degli intervenuti hanno chiesto qual è lo stato di attuazione delle procedure per l'avvio a regime dell'attività dell'Agenzia.

Ho intenzione di rispondere puntualmente a tutte le domande poste, ma desidero trattare preliminarmente questo argomento. Come ricorderete, lo scorso 18 aprile abbiamo presentato il Rapporto sulla sicurezza del 2011 e il giorno dell'audizione abbiamo presentato alla Commissione una relazione specifica, in cui, sulla base dell'attività svolta dall'Agenzia, sono elencate tutte le criticità del sistema e le azioni che l'Agenzia ha avviato per contrastarle.

Come è ovvio, interpretiamo il nostro ruolo in accordo con quanto previsto dalla norma, ma avendo ben chiaro il concetto, che è stato espresso anche dal senatore De Toni, secondo cui la sicurezza è un diritto. La nostra azione è sempre rivolta alla visione delle criticità: siamo portati a questa analisi e credo che sia il nostro mestiere. Il risolvere i problemi è un fatto dovuto; bisogna subito rivolgersi alle tematiche aperte. Tengo a precisare e a sottolineare di fronte a voi che nei quattro anni di attività dell'Agenzia abbiamo avuto modo di confrontarci con problematiche piuttosto complesse e articolate; abbiamo anche avuto modo di verificare che l'azione dell'Agenzia è stata molto importante e lo sarà – sempre di più – in prospettiva, man mano che nei prossimi anni il mercato ferroviario, per effetto della liberalizzazione, vedrà un sempre maggior numero di soggetti che vi operano.

Desidero fare velocemente tre esempi, aiutandomi con un grafico. In questi anni l'Agenzia ha affrontato tre questioni importanti, che forse non hanno avuto una grande visibilità, ma che effettivamente ci hanno consentito di verificare come la nostra azione sia fondamentale in certi momenti. Noi, infatti, non avendo interessi di natura industriale, siamo l'unico soggetto che può promuovere determinate azioni verso gli operatori. Il grafico che vedete alla sinistra della *slide* indica la data in cui sono iniziate le attività dell'Agenzia: giugno 2008. In quel momento, meno dell'80 per cento dei treni circolava sulla rete fondamentale con i sistemi di sicurezza di protezione della marcia attivi, mentre nessun treno circolava sulla rete complementare con tali impianti di sicurezza a bordo. In quel momento vi erano, da parte dello Stato, investimenti per centinaia di milioni di euro sulla rete (in gestione a Rete ferroviaria italiana), dove erano stati installati – a terra – gli impianti di sicurezza. Tuttavia, la situazione della circolazione era quella che vedete nel grafico. In tre anni e mezzo abbiamo portato al cento per cento la percentuale dei treni che hanno il sistema di pro-

tezione della marcia. Non abbiamo certo installato noi i sistemi sui treni, ma abbiamo attuato una grande azione nei confronti delle imprese ferroviarie che lo dovevano fare: mi riferisco ad una serie di progressive prescrizioni e di limitazioni nella circolazione nel tempo. Mano a mano sono aumentati i mezzi con i sistemi di protezione della marcia a bordo e siamo così arrivati a questo risultato.

Oggi – quindi – tutti i treni merci e passeggeri che fanno servizio commerciale hanno i sistemi di protezione della marcia attivi. Per essere chiaro, si tratta di sistemi tecnologici in cui l'impianto che sta a terra sull'infrastruttura si interfaccia con l'impianto che sta a bordo, così consentendo il rispetto dei parametri di marcia. Se i limiti di velocità della linea e i segnali (i semafori rossi, per capirci) non vengono rispettati dal macchinista, il sistema interviene e rallenta o frena il treno. Questo è un valore aggiunto notevole che abbiamo oggi sulla nostra rete nazionale. Non è molto visibile, perché se installiamo l'impianto di protezione della marcia su un treno vecchio questo rimane comunque vecchio, se è sporco rimane sporco e se è in ritardo rimane in ritardo. Il treno, però, è diventato più sicuro.

Questo credo sia stato un risultato molto importante, che dobbiamo prendere come punto di partenza per un rafforzamento della sicurezza della nostra rete, perché abbiamo a disposizione impianti di sicurezza; abbiamo agito nell'ottica di massimizzare un investimento enorme che lo Stato aveva fatto. Ciò ha consentito per vari anni di azzerare le collisioni tra treni, che sono ovviamente gli incidenti che questi sistemi di protezione riescono a bloccare quando non sono rispettati i parametri di marcia.

Faccio un altro esempio: la volta scorsa abbiamo parlato degli infortuni dei passeggeri in fase di salita e discesa dai treni, quindi delle problematiche relative alle porte. Ebbene, dal 2009 al 2011 siamo riusciti ad abbattere l'incidentalità grave sulle porte dell'80 per cento, e siamo intervenuti con azioni prescrittive, ovvero con prescrizioni specifiche, quando, in occasione dell'immatricolazione delle carrozze, abbiamo imposto a Trenitalia che nell'arco del 2009, quindi in un anno, completasse l'installazione di sistemi di blocco porte in quasi 3.000 carrozze. C'è stato un grande sforzo da parte di Trenitalia che, immagino, non avrebbe compiuto quest'opera in un anno se non ci fosse stata l'Agenzia. Oggi però riteniamo che quella degli incidenti relativi alle porte sia ancora una criticità; infatti, nonostante la forte riduzione dell'incidentalità grave, come ho spiegato nella scorsa audizione, avvengono tuttora incidenti a causa di una cattiva manutenzione, o per motivi tecnici legati all'imperfezione tecnica del dispositivo. Stiamo pertanto affrontando anche questo problema con l'attuazione di una norma, peraltro un po' datata, che prevede l'adeguamento di tutti gli impianti alle norme europee entro il 2012.

Altro capitolo riguarda le merci pericolose e i relativi controlli sulla perdita di sostanze dalle ferrocisterne. L'intervento dell'Agenzia, mirato proprio ad un rafforzamento dei controlli, ha determinato un abbattimento del fenomeno delle perdite di merci pericolose del 75 per cento in tre anni (2009-2011). Non siamo però ancora del tutto soddisfatti perché se l'au-

mento dei controlli ci consente di intercettare casi di malfunzionamenti o, nello specifico, perdite di merci pericolose, allo stesso tempo ha messo in luce che spesso vengono fermati carri non conformi, che non possono circolare. Ciò significa che il sistema funziona perché intercetta i carri non idonei, però esistono ancora carri non idonei, ragion per cui bisogna rivolgere l'attenzione alla fonte per cercare di risolvere il problema e, come ho detto la volta scorsa, quando si parla di traffico internazionale la fonte inevitabilmente non può che essere una misura armonizzata al livello europeo.

Ho voluto fare questi esempi per dare il polso della situazione che noi abbiamo vissuto in questi quattro anni e dell'attività che svolgiamo.

Dietro questi risultati c'è un continuo, giornaliero, lavoro di analisi, di ispezioni, di prescrizioni verso gli operatori, di attività ispettiva e di controllo circa l'ottemperanza alle prescrizioni; un lavoro di confronto con i colleghi europei per cercare di migliorare le regole. Ci sono stati anche momenti difficili; ricordo sempre che proprio nel giugno 2011, quando l'Agenzia impose talune restrizioni alla circolazione dei treni che ancora non disponevano di impianti di sicurezza, mi trovavo in sede di Conferenza Stato-Regioni e tutti i Presidenti delle Regioni, per motivi di continuità del servizio, auspicavano che quella prescrizione dell'Agenzia venisse superata. L'azione che abbiamo condotto ha portato risultati significativi, perché abbiamo avuto la forza di perseguire tali obiettivi e devo dare atto all'ex ministro Matteoli di aver sempre consentito all'Agenzia, dal punto di vista tecnico, di fare le sue valutazioni.

Se questo è quanto abbiamo vissuto negli ultimi quattro anni, immaginiamo cosa potrà accadere nei prossimi dieci se l'evoluzione del sistema ferroviario sarà quella che si sta oggi disegnando. È facile immaginare che tale evoluzione richiederà la presenza di un soggetto terzo che non abbia alcun interesse e coinvolgimento nei processi industriali; un'agenzia forte e ben strutturata, un soggetto di garanzia che faccia l'interesse di tutto il Paese, e non certo quello di chi vi parla, visto che il mio mandato andrà a scadenza.

Per rispondere ad una domanda emersa nella precedente audizione, ovvero cosa possiamo fare per migliorare l'Agenzia, ho fatto talune riflessioni nel merito: dobbiamo senz'altro confrontarci con il panorama legislativo europeo (non possiamo non farlo), recepito anche dalle norme nazionali, che non lascia margini per conferire diversi compiti all'Agenzia (se non in contrasto con le direttive comunitarie), concentrandoci sulla sua operatività per migliorarne l'incisività. Il punto di partenza dal quale penso si possa ricavare qualche proposta concreta è il seguente: l'Agenzia provvede affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema incombà sui gestori dell'infrastruttura e sulle imprese ferroviarie, obbligandoli a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio. È questa la chiave di lettura. Dobbiamo dare all'Agenzia gli strumenti per obbligare tali soggetti a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio. In tal senso, uno degli strumenti a disposizione dell'Agenzia è l'intervento normativo, che, ad esempio, è stato utilizzato per riordinare

il settore delle manovre e dei mezzi d'opera e per aumentare i livelli di sicurezza nella protezione dei cantieri. Nel merito, rispetto a questo fenomeno – e mi riferisco non agli infortuni sul lavoro ma all'interferenza di tali lavorazioni con la circolazione dei treni – nel 2009 si erano registrati casi di incidentalità superiori a quelli dei principali Paesi europei. Ebbene, un semplice atto normativo dell'Agenzia, emanato alla fine del 2010, dopo una serie di direttive, imponendo al gestore di rete l'eliminazione della protezione «su avvistamento» dei cantieri ferroviari, ha avuto una incidenza significativa.

Un altro strumento dell'Agenzia è l'attività ispettiva e l'analisi dei dati di esercizio, che hanno permesso di individuare le criticità e le conseguenti azioni correttive.

La terza linea di azione è la potestà di emanare direttive di carattere generale – quindi non prescrizioni specifiche su singoli eventi – per governare tipologie di eventi simili. È il caso che facevo prima dell'installazione sui treni degli impianti di sicurezza. Partendo da questi presupposti possiamo pensare ad un pacchetto di misure che ci possa consentire di conseguire l'obiettivo di rafforzare l'incisività dell'azione dell'Agenzia sul sistema in tempi relativamente brevi e soprattutto senza alcun aumento di oneri, in una congiuntura che – ce ne rendiamo conto noi per primi – non può e non deve che comportare richieste sobrie.

La prima misura da prendere in considerazione – ne abbiamo parlato la volta scorsa – è l'introduzione di un apparato sanzionatorio. Questo può consentire di aumentare la reattività degli operatori alle richieste dell'Agenzia e, in generale, verso il rispetto della normativa. Attualmente il provvedimento è stato da noi messo a punto. Abbiamo fatto una proposta che, come Agenzia, abbiamo condiviso con il Ministero ed essa dovrebbe essere emanata sotto forma di decreto legislativo. Naturalmente, là dove questa Commissione condividesse tale proposta, sarebbe auspicabile un vostro parere positivo nel momento in cui vi verrà sottoposta.

Vorrei poi precisare un fatto che mi sembra abbastanza rilevante. Nella nostra proposta, così come è stata condivisa dal Ministero, si prevede che gli introiti derivanti dalle sanzioni siano destinati alla sicurezza ferroviaria, ma non vengano destinati all'Agenzia, perché noi vogliamo essere terzi anche nell'esercizio della delicata attività delle sanzioni. Oltre a questa misura, che è evidentemente la più importante, vi sono anche altri interventi correttivi che possiamo attuare. Potremmo intervenire dal punto di vista organizzativo sull'Agenzia, cercando di renderla più snella ed efficace, soprattutto cercando di far sì che si possa concentrare maggiormente sugli aspetti tecnici. A nostro avviso, sarebbe opportuno consentire all'Agenzia di organizzare la propria attività sul territorio individuando delle sedi periferiche, nei limiti delle disponibilità di bilancio, ma con provvedimenti propri sotto la vigilanza del Ministero delle infrastrutture e non, come è previsto adesso, sotto forma di decreto del Presidente della Repubblica. Ciò, infatti, rende assai meno flessibile la possibilità di organizzarsi sul territorio.

Si pensi, poi, che in questo momento siamo anche sotto organico; auspichiamo quindi che il personale che abbiamo sul territorio aumenti nel tempo. Naturalmente, non possiamo aprire nuove sedi se non disponiamo di risorse umane, ma se un domani dovessimo averle dovremmo agire con una certa flessibilità, perché l'importanza della presenza sul territorio è ovviamente notevole, soprattutto in relazione allo svolgimento dell'attività ispettiva.

Sarebbe inoltre opportuno modificare il regolamento di contabilità. Noi vorremmo migrare verso un bilancio di tipo civilistico (in luogo dell'attuale contabilità pubblica), che darebbe le stesse garanzie di controllo e tuttavia sarebbe molto più semplice da gestire con le risorse umane che abbiamo a disposizione. Su 120 persone, non vogliamo utilizzarne 40 per gli aspetti amministrativi, ma vorremmo concentrarle tutte sugli aspetti tecnici. Anche un simile provvedimento potrebbe aiutare molto. Su questi temi abbiamo già formulato, in occasione della relazione annuale, una proposta al Ministero dell'infrastrutture e dei trasporti.

Vi è poi un altro tema fondamentale (che ho lasciato per ultimo, ma non perché meno importante), che è quello del personale. Come accennavo l'altra volta, stiamo portando a termine le procedure per il reclutamento del personale. Il 19 maggio (quindi fra pochi giorni) scadranno i termini per la presentazione delle domande e sapremo, successivamente, quante delle persone che attualmente fanno parte del gruppo che lavora alle dipendenze funzionali dell'Agenzia chiederanno il trasferimento. Quindi, sulla base del numero di domande, dovremo fare i conti sull'organico effettivo. Mi riservo perciò di fare delle proposte organizzative sul personale non appena avremo chiari i numeri. Come ho già detto, attualmente collaborano con l'Agenzia 119 persone. La norma ne prevedeva, nella fase di avvio, 200. Ritengo che, in questi quattro anni, l'attività svolta, sia pure in affanno, sia stata all'altezza. Chiaramente, se il numero di persone dovesse diminuire molto si andrebbe in crisi; quindi, bisogna trovare delle soluzioni. Ci riserviamo quindi, a valle del completamento di questa procedura, di avanzare delle proposte operative che trovino una risoluzione in tempi ragionevolmente brevi.

Presidente, questa risposta di carattere generale raggruppa più domande che erano emerse la volta scorsa. Passo ora a rispondere ai punti specifici che sono stati sollevati. Procederò in maniera abbastanza sintetica, ma deposito, comunque, una relazione aggiuntiva a quella che ho depositato nella precedente seduta, dove sono indicate, nel dettaglio, tutte le risposte.

Quanto alla domanda sulla vetustà del materiale rotabile, oggi il parco rotabile è costituito, per il 66 per cento, da veicoli e da complessi di veicoli, sia viaggiatori che merci, che hanno un'età compresa tra i 20 e i 40 anni. Il 26 per cento ha una età inferiore ai 20 anni e il restante 8 per cento del parco rotabile ha una vita superiore ai 40 anni. Se focalizziamo l'attenzione sui viaggiatori, sui veicoli passeggeri e, in particolare, sui complessi di veicoli (per esempio gli ETR 500 o i Minuetto), si ricava che il 60 per cento di questi ha un'età inferiore ai 20 anni.

Una domanda molto interessante riguardava l'incidenza sugli incidenti delle problematiche relative alla manutenzione. Per quanto riguarda gli incidenti gravi, quelli che hanno generato morti o feriti gravi, le cause direttamente correlate con la manutenzione concernono il 6 per cento degli incidenti. Questo dato, però, non è molto significativo, perché la manutenzione a volte può essere una concausa e, comunque, gli incidenti gravi, per la maggior parte, riguardano investimenti di persone che, per lo più, sono esterne alla ferrovia. Abbiamo perciò compiuto un approfondimento e abbiamo verificato che, se consideriamo tutti gli incidenti e non solo quelli gravi, l'incidenza della manutenzione come causa sale al 18 per cento. Se consideriamo, invece, gli inconvenienti e quelli che, potenzialmente, potrebbero diventare incidenti, addirittura gravi, l'incidenza della manutenzione come causa sale al 32 per cento. Questo significa che la manutenzione è uno degli aspetti più importanti per garantire il presidio e la sicurezza del sistema.

Era stata posta una domande sulle anomalie dei treni ad alta velocità, su cosa fosse stato fatto e su come avesse risposto Trenitalia. Naturalmente, noi abbiamo concentrato la nostra attenzione sulle anomalie gravi, come le perdite di elementi dal treno e gli incendi (fra l'altro, si tratta di un rapporto del 2011 e voi ricorderete che il 27 febbraio di quest'anno un ETR 485 ha perduto una porta). Trenitalia ha presentato le proprie analisi a seguito di questi eventi ed è intervenuta per ripristinare le condizioni normali di funzionamento e per eliminare i malfunzionamenti, così come è intervenuta nei processi di controllo per le verifiche di eventi. L'esempio specifico, che poi è il più importante, è proprio quello della perdita della porta. Subito dopo l'evento, noi abbiamo disposto, come Agenzia, che prima di riprendere il servizio viaggiatori, tutti i treni della stessa tipologia dovessero essere controllati, in maniera tracciabile. Questi controlli, avvenuti su tutti i treni analoghi, hanno individuato delle non conformità anche su altre porte, che non avevano avuto nessun incidente. Vi è stato un intervento di Trenitalia di ripristino e di intensificazione dei controlli, ed è in corso un approfondimento tecnico per valutare l'opportunità di introdurre delle modifiche tecniche sui dispositivi di chiusura delle porte.

Allorquando ho riferito della *task force* europea costituita a seguito dell'incidente di Viareggio, è stata poi posta una domanda sulla questione delle merci pericolose. Confermo quanto detto in occasione della precedente seduta: con il coinvolgimento di tante Agenzie nazionali, l'Agenzia ferroviaria europea ed i rappresentanti dei vari settori (rappresentanti degli operatori, delle imprese ferroviarie e dei proprietari dei carri), è stato fatto un lunghissimo lavoro, con cui si sono individuate delle misure, armonizzate a livello europeo, per intensificare i controlli; siamo tuttavia rimasti sorpresi del fatto che siffatte misure non siano state rese obbligatorie. Questo è il dato principale che intendo sottolineare. È vero che non è obbligatorio – scusate il bisticcio – renderle obbligatorie, però – ripeto – non ci spieghiamo la ragione per cui sia stata fatta questa scelta.

Passo alla domanda riguardante la relazione della Direzione generale per le investigazioni ferroviarie sulla vicenda di Viareggio. Da tale relazione, che abbiamo esaminato attentamente, emergono quattro importanti elementi. Il primo è la conferma della dimensione europea del fenomeno: mi riferisco a quanto ho testé detto sulla necessità di misure armonizzate. Quanto al secondo elemento, la misura relativa alla tracciabilità dei componenti di sicurezza è stata posta con forza dalla Direzione generale per le investigazioni ferroviarie: ciò è assolutamente in linea con le misure nazionali che avevamo intrapreso.

Il terzo elemento è invece focalizzato sulla necessità dell'installazione del rilevatore di svio sui carri merci. Su questo ci siamo attivati con il Ministero: il 12 e il 13 febbraio si è tenuta la riunione di un gruppo di lavoro presso l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti intermodali per ferrovia, nel corso della quale è stata chiesta una votazione su questo dispositivo. Il gruppo di lavoro ha approvato la richiesta, che sarà sottoposta all'Organizzazione intergovernativa: si tratta di un primo passo concreto. Alla riunione hanno preso parte l'Agenzia, la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e il Ministero.

Infine, il quarto elemento riguarda la richiesta della Direzione generale per le investigazioni ferroviarie di installare sulla rete i rilevatori di temperatura delle boccole. Ricordo che tali dispositivi consentono di rilevare eventuali surriscaldamenti mentre passa un carro. Condividiamo pienamente questa indicazione. Abbiamo notizia che Rete ferroviaria italiana si sia già attivata presso il Ministero, che è il titolare del contratto di programma. Il Ministero ci ha scritto chiedendoci un parere: noi siamo più che favorevoli. Si tratta di un aspetto che avevamo già segnalato a Rete ferroviaria italiana, indicando come prioritari i rilevatori di temperatura boccole, le pese dinamiche (volte a controllare i sovraccarichi dei carri che passano) e i portali multifunzioni (che sono dei sistemi di monitoraggio più sofisticati).

Un'altra delle domande poste attiene ai rapporti tra l'Agenzia e l'istituzione *Authority* di regolazione dei trasporti e al ruolo dell'Agenzia europea. Le norme comunitarie prevedono che ci sia indipendenza tra il soggetto che si occupa di sicurezza e il soggetto che fa regolazione; non vi sono, quindi, sovrapposizioni di competenze. Ci sarà, ovviamente, la necessità di una collaborazione dell'Agenzia con l'*Authority* che dovrà vigilare affinché non vengano assunti provvedimenti discriminatori verso gli operatori.

Per quanto riguarda il ruolo dell'Agenzia europea, l'idea che ci siamo fatti in questi quattro anni di lavoro è la seguente. Il problema risiede nel fatto che l'Agenzia europea non ha compiti specifici sulla sicurezza, avendo compiti di promozione della interoperabilità ferroviaria e – quindi – del suo sviluppo in un contesto di sicurezza. L'Agenzia europea, però – lo ripeto –, non ha responsabilità specifiche in tema di sicurezza. Vista la dimensione europea di molti fenomeni, riteniamo che, in una futura rivisitazione delle direttive comunitarie, potrebbe essere opportuno attribuire

all'Agenzia ferroviaria europea compiti in materia di sicurezza e di coordinamento delle Agenzie nazionali.

Sono state fatte domande sulla Polizia ferroviaria e su varie problematiche relative alla rete (furti di rame, eventi meteo, gestione delle emergenze e sicurezza in galleria): a tal proposito, vi rimando alla relazione, che contiene anche dei dati.

Una domanda a cui mi preme rispondere è quella relativa ai rapporti con Ferrovie dello Stato. I rapporti istituzionali dell'Agenzia sono con Trenitalia e con Rete ferroviaria italiana e non con la capogruppo. Non è la prima volta che faccio questa precisazione, che è peraltro presente nelle relazioni annuali che abbiamo già inviato alla Commissione. Soprattutto nella fase di avvio, l'attività dell'Agenzia ha incontrato resistenze culturali da parte di soggetti che provenivano da un contesto di autoreferenzialità. A questo si aggiunge il fatto che il rapporto tra l'Agenzia e gli operatori è un rapporto controllore-controllante, potendo ciò generare degli attriti. Credo che in questi anni ci siamo sempre comportati cercando di gestire le varie situazioni tenendo conto delle esigenze operative e anche delle soggezioni di esercizio; non abbiamo però mai abdicato al nostro ruolo primario di garanzia della sicurezza. Ad ogni modo, la relazione approfondisce il tema dell'autorizzazione di sicurezza per il gestore della rete.

Dalle domande fatte è emersa – molto chiaramente – l'esigenza di un rapporto continuo tra la Commissione e l'Agenzia. A tal proposito, desidero dare fin d'ora la nostra disponibilità a partecipare ai lavori ogni volta che lo riterrete opportuno. In particolare, siamo disponibili ad essere nuovamente auditi prima della fine dell'indagine conoscitiva.

Infine, per quanto riguarda il recentissimo incidente nella stazione Termini, sapete che è in atto un'inchiesta della magistratura. Sapete anche – la notizia è apparsa su alcuni giornali – che la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie ha fatto una prima relazione, sulla base di alcuni rilievi che ha potuto effettuare *in loco*. Eravamo presenti la sera dell'incidente e siamo stati informati degli esiti di questa relazione. Come sapete, infatti, l'Agenzia e la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie sono due organismi indipendenti tra loro, ma si devono parlare e scambiare informazioni. Abbiamo svolto un'attività ispettiva sul piazzale della stazione Termini, esattamente intorno all'area dove è avvenuto l'incidente; non siamo entrati all'interno dell'area dell'incidente. Non posso dare molti elementi sulle cause dell'incidente, ma posso dire che dall'attività ispettiva svolta su scambi analoghi, abbiamo trovato alcuni scambi fuori tolleranza e delle situazioni non conformi. Abbiamo evidenziato ciò alla Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e a Rete ferroviaria italiana, che è intervenuta per il ripristino. C'erano diversi casi di quote di scambi fuori tolleranza; traversine in legno da sostituire; alcuni organi di attacco mancanti: una situazione che, francamente, non era da piazzale della stazione Termini.

DONAGGIO (PD). Signor Presidente, vorrei porre alcune domande al dottor Chiovelli.

Ogni addetto ferroviario, specialmente il capotreno e il personale tecnico, ha una borsa degli attrezzi, che porta con sé quando sale sul treno, contenente un manuale sulla sicurezza, con le regole alle quali deve essere sottoposto quel mezzo per poter viaggiare. Sto parlando di un manuale che molte organizzazioni sindacali dei ferrovieri applicavano alla lettera nel momento in cui decidevano di fare uno sciopero bianco: se una di quelle norme non viene rispettata il treno non si muove. Ciò significa che se gli addetti ferroviari applicassero alla lettera quel manuale i treni di tutta Italia si fermerebbero. Alla luce di ciò vi chiedo: l'Agenzia per la sicurezza ha provveduto a mettere in relazione questi due aspetti, ovvero a fornire agli addetti ferroviari, che sono il soggetto primo, un manuale che risponda alle norme di sicurezza effettivamente applicabili, alle quali devono attenersi, senza che questo comporti l'arresto dei mezzi in caso di applicazione? A mio avviso, siamo di fronte ad una contraddizione enorme; ci occupiamo di tante rilevazioni e non prendiamo in considerazione un aspetto così importante: sapere a quali norme si devono attenere gli addetti al settore, a partire dal primo ferroviere, che è colui che garantisce la marcia del mezzo. Del resto, tanto per essere chiari, se manca un martelletto per rompere il vetro nel caso in cui il treno si fermi, considerando che i vetri sono sigillati – purtroppo, dice la mia collega Magistrelli – questo comporta un problema anche di rischio personale per i passeggeri che viaggiano su quel treno. A me pare una grande incongruenza; ci si occupa di norme megagalattiche e non si va alla radice delle contraddizioni.

Le chiedo poi notizie in merito alla questione relativa all'eliminazione dei passaggi a livello e alla messa in sicurezza dei grandi nodi metropolitani. Quotidianamente assistiamo a imprudenze, a sottovalutazioni, a modalità vecchie di attraversamento dei passaggi a livello, non solo per quanto concerne la pericolosità del transito fisico. A che punto è quel piano? Si farà o no? Ci sono i fondi per realizzarlo? È interessante capire se e come l'Agenzia per la sicurezza ha posto il problema.

Nella relazione aggiuntiva si parla di qualità del servizio, non solo del servizio ferroviario. Infatti per qualità – mi corregga se sto dicendo una sciocchezza – io intendo non solo quella meccanica, ma un'accezione più generale. Qualche giorno fa era seduto al suo posto il sottosegretario Improta, il quale, interrogato dalla sottoscritta e da un altro senatore sulla questione dei treni notte, ci ha spiegato che non solo è entrato in vigore il nuovo orario notturno, ma che quei pochi mezzi che residuavano dalla riduzione del servizio notturno non sono ancora in servizio poiché non è stata fatta la manutenzione e i treni notte sono infestati da pulci e quant'altro. Si tratta quindi anche di un problema di manutenzione e di adeguamento della qualità igienico-sanitaria. Tutto questo fa parte del concetto di sicurezza? Glielo chiedo altrimenti riduciamo l'Agenzia ad *alter ego* delle Ferrovie dello Stato; ma non possiamo avere due ferrovie dello Stato in maniera surrettizia.

Sempre nell'accezione generale di qualità, vorrei soffermarmi sull'in-columità di coloro che di notte viaggiano in treno. Ebbene, può capitare che qualcuno si trovi un coltello conficcato in gola perché i ferrovieri ad una certa ora si chiudono nella loro cabina poichè hanno paura di incorrere in qualche brutta avventura: questo fa parte della qualità del servizio o i passeggeri devono arrangiarsi? Che si muoia a causa di uno scontro ferroviario o per il furto del portafoglio cambia poco: sempre di morte si tratta. Allora, la questione del controllo notturno dei treni e del rapporto con la Polizia ferroviaria fa parte della sicurezza del passeggero nell'accezione più vasta dei compiti che vi vengono assegnati, perché la sicurezza va intesa non solo da un punto di vista meccanico ma anche da un punto di vista igienico-sanitario. Ebbene, di tutto ciò non ho trovato traccia nella relazione che lei ci ha lasciato.

MENARDI (CN:GS-SI-PID-IB-FI). Signor Presedente, intervengo sperando di aiutare l'ingegner Chiovelli a dare una risposta alla collega che mi ha preceduto.

Lei ci ha parlato del servizio ispettivo. Oggi i certificati VIS credo siano quattro e servono ovviamente a verificare sul campo ciò che voi, diciamo così, avete deciso dal punto di vista della sicurezza. La vostra Agenzia però – voglio cercare di fare un po' di chiarezza sul punto perché altrimenti facciamo un minestrone – si preoccupa della sicurezza in senso stretto. È evidente che quando un passeggero muore il risultato non cambia, ma il problema della sicurezza personale è un altro discorso, che si viaggia in treno, sul tram o sulla propria auto. Allora, vorrei restringere il compito dell'Agenzia e circoscriverlo alla vigilanza della sicurezza ferroviaria, così come è stato previsto e definito dal decreto istitutivo dell'Agenzia medesima (diversamente, parliamo dello scibile umano). Ciò anche in riferimento alla sua illustrazione per quanto riguarda l'attivazione del personale e il progetto dell'Agenzia che lei sta definendo e sul quale nutro qualche perplessità proprio rispetto alla definizione dei compiti. Infatti, voi dovete stabilire le direttive sulla sicurezza intrinseca, dopodiché è evidente – come dice il decreto – che avete il dovere di compiere controlli a campione, non una verifica costante e massiccia.

Rispetto alle sue parole, le dico subito che sono abbastanza preoccupato del fatto che l'Agenzia preveda una presenza sul territorio reale e consistente, addirittura con sedi periferiche. Infatti – e questo è un mio suggerimento, poi vedremo se è il caso – secondo me la responsabilità di garantire i livelli di sicurezza intrinseca deve essere in capo a coloro che hanno accesso alla rete e ai proprietari della rete, mentre l'Agenzia deve limitarsi a stabilire direttive e a verificarne l'attuazione. Deve esserci un sistema quasi automatico. Nel momento in cui io accedo alla rete devo fare in modo che i miei veicoli siano perfettamente rispondenti alle vostre direttive. Dopodiché, voi farete dei controlli a campione.

Per questo, anche nella costruzione dell'organico e del progetto dell'Agenzia, occorre tenere ben presente questo aspetto, altrimenti si rischia una sovrapposizione di competenze. Infatti, è la Direzione generale per le

investigazioni ferroviarie che deve garantire tutti gli altri aspetti a cui faceva cenno la collega. Pertanto, la mia domanda è, innanzitutto, se lei crede di poter condividere questo tipo di impostazione. In secondo luogo, se la condivide, come immagina di poter dettare questi automatismi che fanno sì che l'operatore corrisponda alle direttive che voi dettate.

FILIPPI Marco (PD). Innanzitutto ringrazio l'ingegner Chiovelli per la replica e per alcuni spunti sicuramente interessanti, specialmente nella prima parte, che hanno dato il senso dell'efficacia dell'azione e della presenza dell'Agenzia in questi anni. Ci sono, però, due ulteriori questioni che vorrei porre, che in qualche modo giustificano la disponibilità da lei data a tornare in questa sede. Noi, ovviamente, la convocheremo nuovamente, posto che in questa indagine conoscitiva si possono intrecciare comunicazioni, relazioni e rapporti, anche per arrivare a una conclusione in termini il più possibile stringenti.

Il primo punto è quello della compatibilità dei costi della sicurezza. È un tema difficilmente definibile. Alcuni aspetti li ha ripresi la collega Donnaggio e quindi non vado oltre. Vorrei però sapere quale sia, dal vostro punto di vista, un equilibrio possibile in termini di risorse e di interventi, soprattutto là dove si ravvisa maggiore necessità rispetto a disposizioni che inevitabilmente guardano, come ci avete segnalato, sia al materiale rotabile sia alle infrastrutture sia al personale. Qual è l'elemento che, dal vostro punto di vista, ha fatto venire meno in qualche modo quell'equilibrio (comprensibilmente, del resto, perché dove il perimetro delle risorse pubbliche diminuisce è evidente che, inevitabilmente, anche gli aspetti di qualità e di sicurezza ne subiscano le logiche conseguenze)? Dal vostro punto di vista dovrete avere il polso della situazione e indicarci, quantomeno, le priorità di intervento.

Relativamente alla seconda questione, mi rifaccio soprattutto alla sua esposizione e, inevitabilmente, alla parte che mi ha convinto meno, ingegner Chiovelli. Faccio riferimento in particolare al ruolo istituzionale dell'Agenzia, per dire, molto chiaramente, che noi siamo preoccupati dell'attuale situazione. Lei è stato molto abile nel dribblare questioni e aspetti sia specifici sia di carattere più generale. Io non voglio tirarla per la giacca su questo punto, ma gli aspetti specifici riguardano ovviamente la facoltà di reintegro del personale (che può vedere le attuali 119 risorse umane decrescere ulteriormente rispetto alla pianta organica); per quanto riguarda gli aspetti di carattere più generale, lei li ha derubricati ad aspetti di dimensione culturale relativi a Trenitalia e RFI.

Indubbiamente, tale questione si pone. Probabilmente, noi siamo alla vigilia di una serie di soggetti che, in un modo o nell'altro, vanno inevitabilmente a concorrere rispetto alle funzioni dell'Agenzia. Qui non si tratta di essere partigiani dell'uno o dell'altro aspetto, ma lei comprende bene che, da un lato, c'è un ufficio all'interno del Ministero delle infrastrutture e trasporti che svolge funzioni di controllo e di indirizzo; vi è poi una *Authority* dei trasporti che ha ambiti, ruoli e prerogative ampie; e vi è comunque un'Agenzia comunitaria che sostanzialmente, come lei

giustamente dice, ha ruolo prevalentemente di promozione dell'interoperatività. È però inevitabile che, in qualche modo, tale Agenzia affronti anche elementi relativi alla sicurezza. Mi è sembrato di cogliere un passaggio in cui lei dice che probabilmente, in prospettiva, quello potrebbe e dovrebbe essere l'organismo.

Mi rendo conto del suo imbarazzo, ma lei comprende che in questa situazione noi abbiamo la necessità di capire dove guardare, dal momento che la presente indagine conoscitiva non deve essere fine a se stessa ma, in qualche modo, offrire uno spunto utile, al legislatore in primo luogo e in generale all'azione di Governo. Le chiedo, pertanto, se su questo tema può darci qualche traccia in più.

CHIOVELLI. Per quanto riguarda la questione della manualistica, essa è oggetto di una attività dell'Agenzia che si protrae da più di due anni. Abbiamo messo in campo un'attività di riordino normativo che dovrà produrre tutta una serie di provvedimenti che daranno chiarezza e univocità a un mondo di norme che si è stratificato nel tempo e che, peraltro, è nato, come ricordava la senatrice Donaggio, in un contesto completamente diverso, che era quello dell'autoreferenzialità.

Questo lavoro, che abbiamo svolto insieme agli operatori, porterà, per la questione specifica dei manuali, ad una innovazione notevole, che è quella dei manuali di mestiere. Gli operatori avranno nella loro borsa non delle norme, ma proprio il loro manuale di mestiere (cioè cosa loro devono fare). Oggi, purtroppo, l'operatore ha solamente delle norme, magari anche da aggiornare. Sussiste, quindi, una situazione di una certa complessità. Questo è un lavoro importante, che la norma generale comunitaria attribuisce principalmente alle imprese ferroviarie, ma l'Agenzia deve dare i giusti principi. Quindi, è sicuramente un'esigenza che si sta concretizzando.

Per quanto riguarda le altre questioni affrontate, noi non siamo titolari di finanziamenti. Sappiamo benissimo che la soluzione migliore per diminuire gli incidenti ai passaggi a livello è sopprimerli. Negli ultimi vent'anni sono stati soppressi circa il 40 per cento dei passaggi a livello presenti in Italia. La nostra funzione, come Agenzia, è quella di individuare eventuali criticità nei passaggi a livello ancora esistenti, perché ovviamente non abbiamo nessun tipo di potere per poter accelerare questo intervento. Tutti gli altri aspetti che sono stati richiamati riguardano la *security* che, come ricordato, non rientra nei compiti dell'Agenzia.

Riguardo alla sollecitazione sulla questione delle verifiche, delle attività ispettive e delle sedi periferiche, senatore Menardi, lei ha colto l'essenza dell'attività ispettiva dell'Agenzia. I controlli dell'Agenzia non possono, e non devono, sostituire i controlli dell'operatore. L'operatore deve fare un controllo sul suo processo e deve avere un sistema di gestione della sicurezza che gli permetta di fare un controllo sistematico sulle sue attività. Questo è quanto noi dobbiamo imporre agli operatori e quanto dobbiamo verificare che essi facciano per avere il certificato di sicurezza. L'attività ispettiva dell'Agenzia, che è prevista per norma, deve arrivare a

controllare che gli operatori svolgano questo compito. Quindi, essa è assolutamente importante ed è questo il tipo di approccio. Tale attività, sostanzialmente, si divide in due filoni. Il primo filone concerne una attività di *audit* che si svolge presso le imprese ferroviarie e che va programmata nelle varie sedi (si va *in loco*, si esaminano documenti e si svolgono delle verifiche tecniche). C'è poi un'attività ispettiva a campione che, come diceva giustamente il senatore Menardi, si svolge inevitabilmente sul territorio. Questa attività ispettiva a campione non riguarda mai l'indagine su un incidente perché, come diceva giustamente il senatore Menardi, le indagini sugli incidenti le compie un altro organismo. Può darsi che, a seguito di un incidente, sia necessario svolgere attività ispettiva per verificare se vi sono delle criticità che vanno poi rimosse (ad esempio una criticità che potrebbe riproporsi su un altro mezzo e su un altro sistema). È per questo tipo di attività che il legislatore ha previsto le sedi periferiche. La mia proposta va proprio nella direzione di cui il senatore Menardi parlava: ho chiesto maggiore flessibilità nell'individuazione delle sedi periferiche, dando per scontato che la norma stabilisce che le dobbiamo avere. Vorrei evitare che queste sedi periferiche siano degli uffici pletorici, essendo – invece – semplicemente dei punti di appoggio che l'Agenzia può gestire, ottimizzando ed efficientando. Condivido, quindi, le sue considerazioni.

MENARDI (CN:GS-SI-PID-IB-FI). Scusi se mi permetto, ma si potrebbe suggerire di modificare, relativamente a questo aspetto, alcune parti del decreto.

CHOVELLI. Sì, sono assolutamente d'accordo.

Con riferimento alla questione dei costi, su molti temi abbiamo dovuto affrontare discussioni abbastanza complesse in relazione agli effetti che i provvedimenti dell'Agenzia hanno su di essi. Ogni volta che abbiamo individuato dei provvedimenti strutturali, non lo abbiamo mai fatto dalla sera alla mattina. Vorrei ricordare – mi dispiace non sia presente il senatore Matteoli, che avrebbe potuto confermare quanto sto per dire – che il decreto sui cantieri del dicembre 2010 è entrato in vigore dopo sei mesi dalla sua emanazione ed è stata poi chiesta – ed ottenuta – una proroga di altri sei mesi per l'applicazione di una parte della normativa in esso contenuta. Prima dell'emanazione del decreto, alla fine del 2010, avevamo emanato una direttiva – mi riferisco all'inizio del 2010 – contenente le linee guida verso cui migrare per rafforzare l'attività di protezione dei cantieri. Inoltre, prima della direttiva avevamo scritto delle lettere a Rete ferroviaria italiana, che risalgono addirittura al dicembre del 2008. Ripeto, quindi, che non abbiamo certo sconvolto il sistema dalla sera alla mattina, ma abbiamo operato in modo graduale. Sono quindi perfettamente d'accordo con lei e credo di poter dire che lo abbiamo sempre fatto: ogni volta che siamo intervenuti, abbiamo tenuto conto delle soggezioni che i nostri interventi comportano. Naturalmente, ci sono delle attività che riguardano le criticità di esercizio e le emergenze e il problema

non è degli oneri: se c'è una criticità, bisogna intervenire. Se c'è una criticità che comporta un potenziale rischio per la sicurezza bisogna comunque intervenire, anche se non ci sono le risorse. Ripeto: bisogna comunque intervenire e, se non ho le risorse, l'intervento potrebbe anche essere quello di fermare il treno (ovviamente sto estremizzando). Non possiamo fare finta che non ci sia il problema perché non ci sono i soldi: il problema va affrontato.

Mi permetto di sottolineare un altro aspetto. Siamo in una situazione di scarsità di risorse, tuttavia non è che le risorse disponibili non bastino, ad esempio, per la manutenzione della stazione Termini. Prima di arrivare a parlare della scarsità delle risorse, c'è anche una questione organizzativa e di priorità. Tutti questi aspetti devono essere messi in fila e – dopo – bisogna tener conto della programmazione delle risorse.

L'Agenzia è stata coinvolta, non per decidere cose che non ci competono ma, ad esempio, per dare un parere sulla programmazione degli interventi che riguardano la sicurezza per il contratto di programma. Abbiamo preso parte ad un tavolo tecnico con il Ministero titolare del contratto di programma e abbiamo detto quali sono le esigenze. Il Ministero ha valutato quante risorse aveva e sono state indicate delle priorità. Credo sia giusto che le priorità del contratto di programma vengano decise dallo Stato, sentendo anche l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria. Le priorità, infatti, potrebbero essere le stesse nel 90 per cento dei casi, ma anche diverse nel restante 10 per cento (si potrebbe magari trattare delle priorità industriali del gestore della rete). Credo che tutti questi aspetti siano piuttosto articolati. Non si può semplicemente legare la prescrizione sulla sicurezza all'aumento dei costi. Ripeto: il discorso è molto più articolato. Credo che tutti questi aspetti vadano considerati tenendo sempre a mente quanto ho testé detto: quando ci sono un'emergenza o una criticità sulla sicurezza, queste vanno affrontate.

Per quanto riguarda la questione relativa al ruolo istituzionale dell'Agenzia, sono disponibile a fornire tutti i contributi che riterrete utili. L'evoluzione delle competenze in materia di sicurezza dovrà certamente andare nella direzione dello spostamento del baricentro verso l'Agenzia europea. Occorre considerare i *gap* esistenti nelle reti ferroviarie europee: noi, ad esempio, abbiamo le nostre criticità, ma anche sistemi di protezione della marcia del treno che altri Paesi non hanno sull'intera rete. Quindi, ci sarà sicuramente uno spostamento del baricentro della sicurezza verso l'Agenzia europea, che inevitabilmente, prima o poi, dovrà acquisire competenze in materia di sicurezza. È chiaro che l'attività ispettiva e prescrittiva di livello inferiore e di *audit* dovrà essere articolata sul territorio dell'Unione europea. Pertanto, ci dovrebbe essere un rapporto più diretto di dipendenza delle Agenzie nazionali rispetto all'Agenzia europea. Dico ciò serenamente, perché credo sia giusto, pur essendoci – di fatto – una sorta di perdita di competenze. Abbiamo visto che ormai, per effetto della liberalizzazione dei trasporti, molte tematiche riguardanti la sicurezza hanno assunto una dimensione europea.

PRESIDENTE. Ingegnere Chiovelli, la ringrazio per l'importante contributo che ci ha offerto e dichiaro conclusa l'audizione. Comunico che la documentazione consegnata sarà resa disponibile alla pubblica consultazione sulla pagina *web* della Commissione.

Poiché non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

Rinvio quindi il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16.

