Senato della Repubblica XVIII LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 21

8ª COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

AUDIZIONE DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI SULL'INCIDENTE FERROVIARIO AVVENUTO A LODI IL 6 FEBBRAIO 2020

122ª seduta: mercoledì 26 febbraio 2020

Presidenza del presidente COLTORTI

CG 0506
TIPOGRAFIA DEL SENATO

I N D I C E

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sull'incidente ferroviario avvenuto a Lodi il 6 febbraio 2020

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 8, 12 e *passim*
CIOFFI *(M5S)* 9
CORTI *(L-SP-PSd'Az)* 12, 15
D'ARIENZO *(PD)* 8, 9
DE FALCO *(Misto)* 11
DE MICHELI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti* 3, 8, 12
SANTILLO *(M5S)* 10

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: Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC: FIBP-UDC; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva-P.S.I.: IV-PSI; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: L-SP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP-PATT, UV): Aut (SVP-PATT, UV); Misto: Misto; Misto-Liberi e Uguali: Misto-LeU; Misto-MAIE: Misto-MAIE; Misto-Più Europa con Emma Bonino: Misto-PEcEB.

Interviene il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli accompagnata dal dottor Mauro Antonelli, capo della Segreteria tecnica, e dalla dottoressa Sabrina Pirruccio.

I lavori hanno inizio alle ore 8,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sull'incidente ferroviario avvenuto a Lodi il 6 febbraio 2020

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli sull'incidente ferroviario avvenuto a Lodi il 6 febbraio 2020. Il Ministro è accompagnato dal dottor Mauro Antonelli, capo della Segreteria tecnica, e dalla dottoressa Sabrina Pirruccio.

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

Avverto, inoltre, che la pubblicità dei lavori della seduta odierna è assicurata anche mediante il Resoconto stenografico.

Cedo la parola al ministro De Micheli, che ringrazio per la disponibilità.

DE MICHELI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, vi ringrazio per l'opportunità che mi date di approfondire alcune questioni relative soprattutto alla sicurezza. Il primo pensiero, da parte mia e di tutto il Governo, va ai due ferrovieri vittime dell'incidente ferroviario verificatosi il 6 febbraio 2020 sulla linea alta velocità Bologna-Milano, alle loro famiglie ed ai feriti: testimonianze di partecipazione e di vicinanza che abbiamo personalmente fatto avere alle famiglie nei giorni dei funerali.

Non appena avuta la notizia abbiamo allertato gli uffici che, attraverso la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime (Digifema), hanno incaricato della conduzione delle indagini interne il professor Roberto Maja del Politecnico di Milano, comunicandone il nominativo alla procura della Repubblica di Lodi e richiedendo contestualmente l'autorizzazione ad accedere ai luoghi dell'incidente e al materiale rotabile. Mi sono recata *in loco* nel primo pomeriggio del 6 febbraio, costatando di persona gli effetti dell'incidente. La procura di Lodi ha avviato le indagini, che sono tuttora in corso.

Nei giorni seguenti Digifema ha effettuato ulteriori accessi ispettivi e, in data 10 febbraio, è stata autorizzata dalla procura della Repubblica di Lodi all'effettuazione dei rilievi fotografici. Le attività di accertamento da parte della Digifema, che prevedono la collaborazione di esperti anche di livello internazionale, proseguiranno nella logica di una piena collaborazione con la procura di Lodi, alla quale saranno ovviamente trasmessi tutti i risultati dell'attività espletata.

Per quanto riguarda i provvedimenti relativi alla circolazione, RFI ha comunicato che, a seguito dell'incidente, il traffico ferroviario sulla linea Alta velocità tra Piacenza e Milano è stato sospeso in entrambi i sensi di marcia. Nei giorni a seguire, per garantire la mobilità riducendo il più possibile la propagazione dei ritardi dei treni, sono stati ripianificati i servizi di trasporto di tutte le imprese ferroviarie (Trenitalia, Italo-NTV, Trenord e Trenitalia Tper) sulle linee interessate, e il traffico relativo alla linea alta velocità Milano-Bologna è stato deviato (da bivio Melegnano a bivio Piacenza Est) sulla linea storica Bologna-Piacenza-Milano, con ritardi medi di circa quaranta minuti.

Quanto al sistema regolatorio in materia di sicurezza ferroviaria, ricordo che, con il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, è stato completato l'*iter* di recepimento del cosiddetto quarto pacchetto ferroviario, che innova profondamente il quadro regolamentare del settore.

In relazione ai controlli in materia di sicurezza ferroviaria, l'articolo 12 del decreto-legge n. 109 del 2018, convertito dalla legge n. 130 del 2018, ha istituito l'Agenzia nazionale sulla sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), alla quale spetta il compito di promuovere e assicurare la vigilanza sulle condizioni di sicurezza del sistema ferroviario nazionale e delle infrastrutture stradali e autostradali, ampliando le funzioni attualmente svolte dall'ancora vigente Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

I compiti dell'ANSFISA, ampliati rispetto a quanto previsto per l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) dal decreto legislativo n. 162 del 2007, sono declinati dall'articolo 16 del citato decreto legislativo n. 50 del 2019 e sono finalizzati a: promuovere il riordino e sovrintendere all'emanazione di norme tecniche di settore, nonché vigilare sulla relativa applicazione; autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi strutturali e dei veicoli che circolano sulla rete ferroviaria; rilasciare l'autorizzazione di sicurezza alle imprese e ai gestori delle infrastrutture ferroviarie; verificare che l'applicazione delle disposizioni e prescrizioni tecniche relative al funzionamento e alla manutenzione dei sottosistemi costitutivi del sistema ferroviario avvenga conformemente ai pertinenti requisiti essenziali e, nel caso rilevi difformità, adottare senza ritardo le necessarie decisioni; impartire ai gestori delle infrastrutture e alle imprese ferroviarie direttive e raccomandazioni in materia di sicurezza, nonché in ordine ad accorgimenti e procedure necessarie ovvero utili al perseguimento della sicurezza ferroviaria.

Inoltre, tra i compiti dell'Agenzia vi è anche quello di elaborare e pubblicare sul proprio sito i piani annuali di sicurezza nell'ambito di un

nuovo processo centralizzato a livello europeo per il rilascio del certificato di sicurezza unico alle imprese ferroviarie.

Nei primi giorni del mio insediamento ho dato mandato urgente agli uffici di adottare tutte le iniziative necessarie per rendere pienamente operativa l'Agenzia. Il mantenimento ed il miglioramento degli attuali *standard* di sicurezza ferroviaria, infatti, sono una priorità irrinunciabile. Ho nominato il nuovo direttore e nei prossimi giorni verranno pubblicati lo statuto e il regolamento di organizzazione, che sono stati nel frattempo approvati dagli organismi competenti. Sono in corso di completamento le procedure di mobilità delle prime 61 unità di personale, che si aggiungono a quelle che continuano ad operare in servizio presso l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF). Nei prossimi giorni saranno nominati i componenti del comitato direttivo e del collegio sindacale, nonché i direttori preposti alle due articolazioni (una ferroviaria e una stradale e autostradale) dell'Agenzia.

Riguardo agli investimenti in sicurezza, RFI, nel periodo 2012-2019, ha realizzato, a valere anche sulle risorse del contratto di programma, investimenti per oltre 14,5 miliardi di euro. La spesa complessiva (spesa corrente più investimenti) in tale settore ha registrato, dall'anno 2012 all'anno 2019, un incremento pari al 52 per cento, passando da circa 2,1 miliardi (2012) a 3,2 miliardi (preconsuntivo 2019).

Nel dettaglio, il contratto di programma RFI – parte Servizi – prevede, per il periodo 2016-2021 e in relazione alle sole attività di manutenzione ordinaria (con esclusione di quelle destinate ai processi di navigazione e *security)*, finanziamenti annuali pari a circa 890 milioni di euro. Per le attività di manutenzione straordinaria, il medesimo contratto di programma prevede 750 milioni di euro annui, che quindi sono da sommare agli 890 milioni prima citati.

Il contratto di programma – parte investimenti 2017-2021 prevede finanziamenti per opere in corso di realizzazione per un valore complessivo di oltre 8,7 miliardi di euro. Con l'aggiornamento del contratto relativo agli anni 2018-2019, attualmente all'esame delle Commissioni parlamentari (anche di questa Commissione), i finanziamenti per il programma investimenti sono stati incrementati a circa 11,2 miliardi di euro, a fronte di un avanzamento della spesa pari a circa 5,3 miliardi di euro. È di tutta evidenzia che le ulteriori risorse messe a disposizione necessitano di una velocizzazione della spesa, perché l'aggiornamento del contratto di programma è ancora del 2018-2019, e siamo ormai nel 2020.

Gli interventi inerenti la sicurezza ferroviaria, previsti nel contratto di programma e nel relativo aggiornamento, ammontano complessivamente a circa 9,2 miliardi di euro, di cui 4,6 miliardi di euro (50 per cento) già realizzati e riguardano: sicurezza in galleria per 376 milioni; sicurezza armamento per 2 miliardi; soppressione passaggi a livello per 2,1 miliardi; idrogeologia e sismica per 1 miliardo di euro; sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera per 2,6 miliardi di euro; ulteriori interventi relativi alla sicurezza per 1,1 miliardo di euro.

Nello specifico, per quanto riguarda la voce «Sicurezza in galleria», gli interventi in corso riguardano l'adeguamento e il miglioramento della sicurezza di gallerie esistenti con lunghezza superiore a un chilometro, secondo un programma di interventi e priorità definite attraverso una analisi di rischio delle gallerie predisposta dal gestore.

Risultano in corso interventi sulla rete convenzionale e sulla rete alta velocità-alta capacità. Il programma comprende, tra l'altro, interventi infrastrutturali e tecnologici di attrezzaggio delle gallerie ferroviarie con sistemi di sicurezza, la realizzazione degli impianti di illuminazione d'emergenza e di messa a terra automatica, nonché la fornitura di mezzi di soccorso bimodali (strada-ferrovia) a favore dei comandi provinciali dei Vigili del fuoco.

Relativamente alla voce «Sicurezza armamento», il programma è finalizzato all'adeguamento ai moderni *standard* costruttivi della sovrastruttura ferroviaria. Gli interventi, articolati su un orizzonte temporale di sette anni, consistono nell'adeguamento dell'armamento ferroviario (binari e deviatoi), nonché nella sostituzione di binari e deviatoi posati su traverse in legno.

Quanto alla voce «Soppressione passaggi a livello», il programma comprende interventi per la realizzazione di opere sostitutive di tutti passaggi a livello ricadenti sulle linee fondamentali, sui nodi e anche su alcune linee complementari. Le intersezioni a raso tra le linee ferroviarie e le strade costituiscono infatti punti d'interferenza del traffico, spesso all'origine di gravi incidenti, anche mortali.

Per la voce «Idrogeologia», il programma prevede la realizzazione di interventi per eliminare o ridurre le criticità per la sicurezza della circolazione ferroviaria derivanti da fenomeni di dissesto idrogeologico, sia idraulici, sia di tipo franoso, su tutta la rete (ordinaria e di alta velocità).

Il programma consiste nella realizzazione di opere infrastrutturali per la protezione della sede, nell'installazione di sistemi di allarme e monitoraggio e nell'effettuazione di sperimentazioni e ricerche volte a migliorare la conoscenza dei fenomeni franosi, alluvionali e meteorologici. Si prevede, inoltre, l'avvio di oltre 600 interventi di mitigazione di punti singolari della rete diffusi sull'intero territorio nazionale, per un'estensione di circa 200 chilometri di linea.

Relativamente alla voce «Sismica», il programma prevede l'esecuzione delle verifiche di vulnerabilità sismica sulle opere d'arte e sui fabbricati appartenenti alla rete, nonché il ripristino della piena efficienza di 409 opere (ponti, sottovia e viadotti).

Quanto alla voce «Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera», il programma consiste nel completamento e nell'*upgrading* dell'attrezzaggio della rete, con impianti tecnologici per la protezione della marcia dei treni, quali il sistema di controllo marcia treno (SCMT) e il sistema di supporto alla condotta (SSC). Il sistema di controllo marcia treno, installato su circa 11.693 chilometri di rete, consente di proteggere il treno dall'indebito superamento di segnali o dal mancato rispetto dei limiti di velocità.

Relativamente alla voce «Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura», il programma riguarda i sistemi di diagnostica, fissa e mobile, tecnologicamente avanzati, in grado di acquisire automaticamente i parametri dell'infrastruttura (sistemi di diagnostica impresenziata fissa sull'infrastruttura, treni diagnostici).

Relativamente alle voci «Dismissione contesti obsoleti» e «Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza», evidenzio che essi riguardano gli investimenti, anche di tipo infrastrutturale, necessari per la gestione e la mitigazione dei fattori di rischio, alla luce delle disposizioni in materia di sicurezza, ivi comprese quelle emanate dall'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria.

Quanto al tema della gestione della sicurezza, evidenzio e provo a condividere con voi una profonda riflessione, in corso non solo in Italia ma anche in Europa, relativa al fatto che i sistemi di trasporto ferroviario costituiscono sistemi complessi che, in ragione delle continue innovazioni tecnologiche, sono caratterizzati da elevate prestazioni tecnologiche.

La collettività trae dall'uso dei sistemi di trasporto ferroviario molteplici benefici, sia di tipo diretto (sicurezza, *comfort*, velocità, facilità di spostamento, mobilità sostenibile sul territorio), sia di tipo indiretto (capacità di trasporto, disponibilità, integrazione modale).

Tuttavia, come accade per tutti i sistemi costruiti dall'uomo e caratterizzati da un livello elevato di innovazione tecnologica, non è possibile annullare completamente i rischi derivanti dal loro utilizzo. Sulla base di questa riflessione e consapevolezza, l'obiettivo di tutte le attività di governo, parlamentari e del gestore della rete deve essere quello di ridurre al minimo la probabilità di incidenti.

A tale fine, è necessario assicurare il corretto funzionamento del sistema e dei singoli sottosistemi che lo compongono e che sono diretti alla riduzione del rischio (componenti fisiche-veicoli, infrastrutture ed impianti, componenti e decisioni umane di operatori e utenti, componenti regolamentari e normative), nonché delle loro interazioni.

Tale risultato può essere ottenuto soltanto mediante un pieno coinvolgimento degli operatori ferroviari, dei gestori dell'infrastruttura, degli enti deputati alle azioni di soccorso e degli organismi regolatori e di controllo, nella fase di individuazione della tipologia di rischio (variabile anche in ragione del mutamento delle condizioni di esercizio, dell'introduzione di nuovi materiali o delle condizioni ambientali), così come in quelle di valutazione del rischio e di controllo dello stesso. Per questa ragione, riteniamo fondamentali non solo gli investimenti economico-finanziari, ma anche un poderoso investimento di formazione sulle persone, su coloro che lavorano sui treni e sulle linee. Solo nel 2019, alla formazione sono state dedicate 1.350.000 ore da parte di coloro che attuano interventi di manutenzione sulla rete.

Venendo all'attualità e senza entrare in alcun modo sulle cause e sulle responsabilità relative all'incidente verificatosi il 6 febbraio (il cui accertamento è demandato, in questa fase, all'autorità giudiziaria), evidenzio che, sulla base degli indicatori comuni di sicurezza CSI *(Common sa-*

fety indicators), definiti a livello europeo dall'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) allo scopo di fornire indicazioni in caso di deviazione dal risultato atteso e sostenere il processo decisionale per l'adozione di azioni di miglioramento, la rete ferroviaria italiana si colloca fra i Paesi con le migliori *perfomance* in termini di incidentalità media rapportata al valore di produzione treni-chilometri.

Inoltre, comunico a questa Commissione che lunedì scorso la magistratura ha predisposto il dissequestro della rete. Pertanto nei prossimi giorni saremo messi nelle condizioni di poter accedere alla tratta alta velocità Piacenza-Milano, con una continua informazione per la delicatezza di quell'area anche a causa delle restrizioni previste dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri sul Coronavirus. Ovviamente, Rete ferroviaria italiana quotidianamente informerà gli utenti delle possibilità di utilizzare questa tratta. Grazie per l'attenzione.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per la sua relazione.

D'ARIENZO *(PD)*. Signor Presidente, ringrazio il Ministro per l'esauriente spiegazione e il chiarimento puntuale. Condivido anche l'impostazione di aver puntato – d'altronde era questo l'oggetto della seduta odierna della Commissione – in particolare su una panoramica abbastanza chiara della sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria.

Sono convinto – ma lo direi per qualsiasi Ministro – che sia giusto che il Governo e RFI facciano di tutto affinché vi sia la massima dedizione alla sicurezza delle infrastrutture.

Esprimo soddisfazione anche per il passaggio nel quale lei, signor Ministro, ha fatto riferimento all'incremento del personale dell'Agenzia che si occupa della sicurezza ferroviaria. Ricordo un passaggio che è stato oggetto anche del confronto nella nostra Commissione: nel momento in cui il direttore aveva fatto cenno alla carenza di personale, c'era stata da parte nostra una riflessione critica in merito. Rilevo che vi sarà un incremento del personale, quindi non posso che esserne soddisfatto.

Ripeto il tema che ho posto anche in quell'occasione, che ha a che vedere con i risvolti che poi si sono verificati nel caso specifico. Abbiamo un'Agenzia che si occupa della sicurezza ferroviaria e che quotidianamente – immagino – effettua tutte le verifiche, i controlli e le ispezioni. Dopodiché, accade un incidente e l'Agenzia non conta più niente, perché – legittimamente, visto che la legge lo prevede – conta la procura della Repubblica, nel caso specifico quella che sta indagando su quel fatto. Quindi l'Agenzia, come ci è stato detto, non ha la possibilità di accedere sul luogo del fatto, perché – così ci è stato riferito – l'area era sequestrata. È venuto qui il direttore e ci ha detto...

DE MICHELI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Dopo puntualizzerò meglio.

D'ARIENZO *(PD)*. A noi è stato riferito che non è stato possibile accedere al punto in cui si è verificato il fatto, nell'area del deviatore aperto. In concomitanza, è stato possibile sapere da parte dell'Agenzia che probabilmente c'era stato un marchingegno o uno strumento informatico non adeguato; e l'Agenzia ha dato l'ordine di verificare in giro in tutta Italia dove fossero quei dieci, undici pezzi: questo è ciò che abbiamo letto sui giornali e che a noi era stato anticipato praticamente in concomitanza.

Che cosa voglio dire? Che vi è una specie di corto circuito. L'Agenzia, che dà gli ordini a RFI di agire, per un determinato periodo – nel caso specifico è stato di sei, sette giorni, quindi è andata bene – non può accedere sul luogo dell'incidente e non è a conoscenza dei fatti specifici. Quindi per un determinato periodo si crea uno spazio nel quale non si sa chi interviene. Non so se la procura avesse l'obbligo di dire all'Agenzia quale fosse il tema.

In quella fase, che può essere di uno o due giorni o un mese, chi ha la competenza ad agire? Per fortuna, non è accaduto nulla, ma se questi strumenti informatici – non so come chiamarli – che regolano il deviatoio non funzionassero anche in altri luoghi, potrebbero causare ulteriori incidenti. Ecco, farei una riflessione su quella fase, che non so come chiamare, nella quale non si capisce chi deve agire.

Pongo un dubbio e concludo il mio intervento. La riflessione può concludersi con il riconoscimento di alcune qualifiche giuridiche in capo – ovviamente in determinati momenti – all'Agenzia stessa? Qualifiche giuridiche che darebbero la possibilità ai dirigenti dell'Agenzia per la sicurezza di agire anche in occasioni come queste, cioè nel momento in cui vi sia un sequestro da parte di una procura della Repubblica. Purtroppo questo problema potrebbe – l'imponderabile non è possibile prevederlo – verificarsi anche in futuro.

CIOFFI *(M5S)*. Signor Presidente, il Ministro ci ha detto che è impossibile da un punto di vista matematico annullare i rischi, e questo è un concetto ingegneristico che conosciamo tutti: il rischio non può mai essere uguale a zero, perché lo zero è un concetto e non è la realtà. Quindi bisogna minimizzare i rischi: questo è vero. Certo, rispetto a quando si costruivano le piramidi e moriva tanta gente – e quindi la sicurezza era molto scarsa – abbiamo fatto dei grandi passi avanti.

La domanda che pongo è la seguente: le persone che operano all'interno della rete per fare manutenzioni, per implementare sistemi di sicurezza, per cambiare i famosi pezzi di cui si parla, lavorano per ditte esterne? Il servizio è esternalizzato? Faccio questa domanda perché ci sono alcune cose sulle quali le tre parole famose della cosiddetta legge Galli non devono valere: efficienza, efficacia, economicità.Su efficienza ed efficacia sono d'accordo, ma in questo caso l'economicità non ha senso.

Dobbiamo stare molto attenti, avere un approccio culturale molto diverso e capire che in alcune cose se occorre un'ora in più, vuol dire che ci

vuole un'ora in più; se c'è bisogno di fermare i treni per un giorno, si fermino. Dobbiamo stare molto attenti, da un punto di vista culturale, a capire che l'esternalizzazione dei servizi, quando parliamo di sicurezza in generale – in questo caso di sicurezza ferroviaria – è probabilmente un male. C'è un approccio sul quale dobbiamo lavorare e stare molto attenti.

Lei, signor Ministro, ha parlato anche di lavoro su analisi e progetti per verificare i problemi relativi al rischio idrogeologico. Da quel punto di vista, dopo aver aspettato nove anni, ed aver avuto la tragedia di Sarno, per iniziare a fare qualcosa con le autorità di bacino – la legge che le istituiva è di nove anni prima, stiamo parlando della prima Repubblica – fortunatamente in Italia la mappatura del rischio è stata fatta a tappeto. Quindi, se si stanno facendo delle verifiche per capire come agire quando c'è una zona in frana – in realtà ci sono vari tipi di frane – e capire come intervenire, va bene; se stiamo facendo delle verifiche per capire se bisogna allargare dei ponti che intervengono su torrenti, va bene. Però continuare ad usare soldi per fare analisi forse non serve. Magari mi sbaglio io.

Non ho capito un passaggio in cui lei mi sembra abbia parlato di sostituzione di binari e deviatoi sulle traversine in legno. Vorrei capire: stiamo ancora sostituendo le traversine in legno? Non sono un affezionato delle traversine in legno, però quelle fatte con il cemento armato compresso a cavi pretesi forse hanno qualche livello di rischio in più. Quindi anche lì bisogna ripensare ad alcune cose fatte, perché la durabilità di quel tipo di traversine forse è inferiore a quelle in legno. È una storia molto antica, però dobbiamo stare molto attenti, quando facciamo delle cose, a capire bene cosa facciamo. Ad esempio, nei sistemi che riguardano la tratta ferroviaria della Circumvesuviana – parlo di una questione del mio territorio – le traversine sono spezzate e sono collegate sotto da una bandella in acciaio zincato. So che si sta lavorando e che si sta facendo in modo che ci sia il controllo della corrosione, però dobbiamo stare molto attenti affinché, quando facciamo una cosa, questa sia fatta con il massimo livello di sicurezza e durabilità, per evitare di poterci trovare un domani a doverle cambiare tutte, il che sarebbe una spesa esorbitante. Insomma, direi di porre particolare attenzione a tutti questi aspetti.

SANTILLO *(M5S)*. Signor Ministro, la ringrazio per la sua esposizione, che ricalca molto quello che hanno detto in questa sede i rappresentanti della ANSFISA, che sono arrivati subito al dunque dicendo qual è il motivo per cui è accaduto l'incidente ferroviario. Concordo ovviamente sul fatto che non è possibile eliminare i rischi d'incidente – ci mancherebbe – ed è giusto mirare a ridurli potenziando e partendo proprio dalla ANSFISA.

Io vorrei chiederle se, a seguito dell'incidente di Lodi, siano stati emanati dei provvedimenti *ad hoc*, ordini o misure specifiche per aumentare il controllo delle tratte ferroviarie che presentano questi pezzi.

Vorrei anche toccare il tema della mitigazione del rischio idrogeologico e del monitoraggio, a cui lei ha lungamente accennato anche nella relazione. È il caso che ci sia un coordinamento tra i monitoraggi fatti

tra i diversi gestori delle infrastrutture stradali e autostradali che abbiamo e i vari enti deputati a farlo. Si ha la sensazione che le autorità di distretto – allora autorità di bacino, adesso unite in autorità di distretto – compiano dei monitoraggi senza che vi sia una visione globale fatta con gli enti gestori. RFI, per le ferrovie, ed ANAS, per le strade, parlano con gli enti deputati realmente alla pianificazione e strategia territoriale di mitigazione del rischio idrogeologico? Parlano con i Comuni, che magari intervengono per i vari ponticelli comunali?

Da questo punto di vista, è auspicabile che possa essere proprio il MIT ad operare questo tipo di regia nel settore di mitigazione del rischio.

DE FALCO *(Misto)*. Signor Presidente, ringrazio la signora Ministro perché ormai ci sta abituando ad una sua presenza molto gradita e molto pronta; una presenza costante in effetti.

Le questioni sono abbastanza chiare. L'Agenzia molto rapidamente ci ha riferito – anche con una certa tempestività rispetto alle risultanze appena emerse da parte della procura – che sostanzialmente il problema che si è verificato sembra essersi annidato in un errore di procedura: sto parlando di specifiche procedure operative che poi portano al materiale adempimento e alla materiale sostituzione del pezzo.

C'è poi una notazione che volevo fare rispetto a quanto detto dal collega D'Arienzo. Per quanto riguarda le procedure operative, facevo presente al direttore dell'Agenzia che normalmente è l'autorità amministrativa che presiede alla correttezza e valida le procedure operative. Forse ho capito male un passaggio della sua relazione, quindi le chiedo: queste procedure operative poste in essere sono oggetto di verifica da parte dell'autorità amministrativa oppure sono liberamente assunte in via tecnica da RFI e dal concessionario? Nel caso in cui queste procedure operative si siano – come sembra – stratificate una sull'altra, tra i vari livelli operativi, è possibile che vi sia una certa confusione.

La mitigazione del rischio comporta che l'operatore deve avere chiaro il proprio fine, la procedura operativa deve essere lineare e non deve esserci alcun dubbio. Ecco perché l'autorità amministrativa deve ripercorrere la procedura operativa e verificare se vi possano essere intoppi, dubbi o elementi che possano portare a creare l'errore.

Inoltre, sembra che ci sia stato un qualche malfunzionamento anche del dispositivo. Al riguardo – per l'esperienza che ho di autorità amministrativa che controlla i flussi operativi – faccio presente che, sebbene l'autorità amministrativa non abbia e non debba avere alcuna funzione nella ricerca della responsabilità concreta, essa ha senz'altro una funzione nella ricerca delle circostanze e delle cause che hanno portato all'incidente. Quindi questa funzione, che è esercitata attraverso una vera e propria indagine di carattere amministrativo, dovrebbe essere svolta in collaborazione e in coordinamento con le autorità giudiziarie. Tale funzione viene a nascere *ex post*, perché la funzione principale dell'autorità amministrativa è quella di regolare e prevenire l'incidente attraverso la verifica delle procedure di cui vi dicevo.

A questo punto, è chiaro che mi sembra che la procura abbia bene agito in funzione di raccordo nel rispetto del principio di leale collaborazione tra istituzioni dello Stato, informando immediatamente l'autorità amministrativa. Credo – e questa è la domanda per il Ministro – che l'autorità amministrativa sia adesso in condizioni di intervenire per evitare che eventuali altri dispositivi, analoghi e della medesima partita, possano provocare incidenti dello stesso genere.

L'importante, secondo me, è capire se le procedure operative siano o non siano oggetto di verifica da parte dell'autorità amministrativa, cioè nostre.

CORTI *(L-SP-PSd'Az)*. Signor Presidente, desidero porre alcune domande e considerazioni al Ministro. In primo luogo, mi stupiscono molto i tempi di evacuazione, sistemazione e ripristino della linea. È vero che interviene la magistratura più l'ente di investigazione diretto di RFI, però credo che siano tempi molto lunghi per un Paese civile e moderno, come dovrebbe essere l'Italia. Mi domando se il Ministero sia intervenuto per spingere chi di competenza ad accelerare un po' i tempi, perché credo che un mese per il ripristino della linea sia veramente tanto.

Il secondo punto è inerente all'incidente che in seguito si presume sia avvenuto sull'Autostrada del Sole: il 16 febbraio c'è stato un incidente automobilistico, in quanto chi passa in quel tratto di autostrada ha avuto la visibilità del treno deragliato; c'è stato dunque un incidente in cui è morta una ragazza. Mi chiedo: non era il caso di prevenire, visto che la locomotiva deragliata era sotto tutela sia della magistratura, sia degli inquirenti, cercando di rendere il luogo dell'incidente meno visibile dall'autostrada? Purtroppo, quando si passa in autostrada, si è tentati di vedere un disastro ferroviario e di distrarsi al volante.

PRESIDENTE. Non essendoci ulteriori richieste, cedo nuovamente la parola al Ministro per la replica.

DE MICHELI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, cercherò di puntualizzare rispondendo ad alcune delle vostre richieste senza avere la presunzione di essere sufficientemente profonda sul piano tecnico rispetto ad alcune questioni legate all'indagine. La prima questione riguarda il ruolo dell'ANSF quando c'è un intervento della magistratura a seguito di un incidente. Vorrei fosse chiara una cosa: l'ANSF è quell'autorità amministrativa di controllo e di prevenzione che comunque lavora su tutta l'attività, quindi testa e vidima le procedure operative, tranne quelle automaticamente assorbite perché arrivano da direttive europee. Ma sull'operatività è l'ANSF l'autorità che deve agire.

Sul versante delle indagini autonome da parte dello Stato, che è il concedente, noi abbiamo una direzione generale specifica, la Digifema, che era sul luogo insieme al direttore dell'ANSF e che ha avuto accesso al luogo dell'incidente quando la procura della Repubblica ce lo ha consentito. Mi spiego meglio: quando siamo arrivati lì, la procura aveva già

delimitato l'area dell'incidente, quindi anche io ho mantenuto una distanza prudenziale dal punto in cui si ritiene si sia generato l'incidente. Il procuratore ha chiesto il tempo per far entrare nell'area sequestrata i suoi consulenti, perché la magistratura – vivaddio – è indipendente rispetto alle attività svolte dal Governo. Solo successivamente, quando la magistratura ha terminato le sue analisi e le sue verifiche, la nostra direzione generale (Digifema) ha potuto accedere al luogo del fatto.

Il ruolo dell'ANSF in questa fase è evidentemente più limitato, perché gli effetti dell'indagine diventano un contributo affinché l'ANSF continui ad implementare i sistemi di sicurezza. Se c'è stato un fatto che ha generato un incidente, è del tutto evidente che noi da quella situazione dobbiamo provare ad imparare e a far crescere i nostri livelli di sicurezza. Ma in termini squisitamente di approfondimento sulle ragioni, per la quota parte governativa, chi amministrativamente ha questa responsabilità è la Digifema, che ha avuto accesso nei tempi previsti dalla magistratura.

Quando succedono queste cose a mio avviso occorre rispettare rigorosamente i ruoli. Lo dico anche al senatore Corti: mai mi permetterei di chiamare la magistratura per condizionare qualunque attività svolta da una procura (in questo caso quella di Lodi). Lo dico perché valutare un mese un arco di tempo troppo lungo o breve, quindi esprimere un giudizio sui tempi, mi sembra prematuro in questa fase delle indagini, perché le indagini sono totalmente in corso. Che questo abbia determinato dei disagi, senatore Corti, è vero e ha ragione: molti disagi. Poi il combinato disposto con quello che è successo in questi giorni, quando abbiamo deciso di chiudere l'area dei dieci Comuni attorno a Codogno, ha fatto sì che ci siano state delle ore molte complicate. È del tutto evidente che la magistratura deve avere la libertà di utilizzare i suoi tempi per poter fare tutti gli approfondimenti del caso. Una volta sgomberata l'area, si corre il rischio di non aver più gli elementi per portare avanti le indagini.

Conforto anche il senatore De Falco, perché sul tema delle procedure operative ci sono vidimazioni esterne a RFI, in particolar modo delle agenzie e non solo: intervengono infatti anche le istituzioni europee, perché ci sono alcune pratiche *standard*. Penso ad alcuni meccanismi di segnalamento rispetto ai quali, per poter circolare in tutta Europa, sono state date delle indicazioni *standard* di adeguamento progressivo. Ma non sono procedure autonome da parte del gestore.

Poi c'è il tema della collaborazione tra chi certifica le procedure, chi le realizza e chi fa le indagini interne per il Ministero (Digifema). Questa attività di supporto, di disponibilità a chiamata, senza invadenze nei confronti dell'indagine della magistratura, noi l'abbiamo fatta e l'abbiamo data fin dal primo momento, quando siamo arrivati sul luogo dell'incidente e ci siamo messi a disposizione con tutti gli strumenti a disposizione.

Quanto al quesito se le persone che lavorano sulla manutenzione sono interne o esterne, non ci sono aziende esterne che fanno questi tipi di interventi. Tendenzialmente Rete ferroviaria italiana ha scelto di fare un investimento sui propri manutentori ed operai. Il giorno dopo l'incidente mi

sono recata ad incontrare i macchinisti che stavano facendo le loro ore di formazione presso la sede della stazione Termini. Ho potuto toccare con mano un'organizzazione di Ferrovie dello Stato fatta di tante aule, dedicando dunque spazi e luoghi non alla socialità in senso vago, ma esclusivamente alla formazione. Ripeto un dato che ha stupito molto anche me: 1.350.000 ore di formazione solo per i manutentori di RFI, quindi non sto parlando dei macchinisti e di tutti gli altri operatori del sistema di Ferrovie dello Stato. Da Ministro ho tutti i limiti, che peraltro molti di voi conoscono avendomi frequentata per molti anni, ma questa cifra mi ha impressionato. Credo inoltre – me lo ha anticipato l'amministratore delegato di RFI – che per il 2020 questo numero di ore sarà ulteriormente incrementato, non solo per quello che è accaduto a Lodi, ma anche per continuare a investire sull'intelligenza e le capacità.

Quanto al rischio idrogeologico, i gestori non fanno la mappatura, che, coerentemente, non solo per questioni economiche ma anche di competenze, è riservata a chi specificamente fa questo. I gestori acquisiscono i dati delle mappature e, sulla base di essi, determinano, calcolano, progettano e successivamente realizzano gli eventuali interventi di implementazione della sicurezza derivanti da quelle mappature.

Un coordinamento non c'è, e ringrazio questa Commissione e il senatore Santillo per averci dato l'idea. C'è un rapporto *one to one*: i gestori o i concessionari, quando devono fare i piani della sicurezza, interagiscono direttamente con i soggetti che fanno l'analisi. Un luogo di coordinamento nazionale ad oggi non c'è, quindi potrebbe essere il caso di valutare, anche soltanto per acquisire la documentazione delle relazioni che intercorrono direttamente tra gestori concessionari e soggetti che fanno tutte le analisi, l'opportunità di avere un luogo utile anche per avere informazioni e per una crescita collettiva e collegiale. In questo modo anche i gestori vedrebbero le decisioni e le scelte che fanno gli altri.

Devo dire che su questo tema sarà molto utile la pubblicazione, dopo una decisione finalmente presa, dopo decenni, delle linee guida sulla sicurezza dei ponti, che daranno un'indicazione sul calcolo del rischio – che citava prima il senatore Cioffi – nel modo più oggettivo possibile, ovviamente con la tecnologia e le conoscenze date. Tali linee guida, man mano che l'innovazione e gli studi andranno avanti, dovranno essere implementate. Però noi non avevamo sul tema dei ponti un punto di oggettività. C'erano varie scuole accademiche che sostenevano una posizione piuttosto che un'altra, ma questo, secondo me, per il ruolo di controllore e di regolatore che lo Stato deve avere nelle sue varie ramificazioni, non andava bene. Per questa ragione, ho chiesto al presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici che in tre mesi mi fornisse ciò che, in un decennio e più, non era mai stato fornito ai miei predecessori.

L'ultima risposta è sul collegamento con l'incidente stradale. Io non mi azzarderei, per questioni mie di impianto culturale e mentale, ad immaginare delle responsabilità indirette sui tempi di dissequestro prima e di sgombero poi della linea rispetto ad un avvenimento, purtroppo luttuoso, che è accaduto sulla vicina rete autostradale. Non sono in grado di dare

una risposta sui possibili collegamenti. Dico solo che non ho fatto nessun intervento sull'autorità giudiziaria per modificare in qualche modo il corso e l'attività, perché ritengo che la separazione dei poteri sia una cosa molto, molto seria, alla quale il Governo si deve attenere distinguendo quando si tratta di attività giudiziaria e quando si tratta di attività parlamentare. Ho grande rispetto del vostro lavoro, che peraltro per anni è stato il mio lavoro nell'altro ramo del Parlamento, e ho ammirazione verso chi è stato in grado di immaginare delle regole di questo tipo, ossia il potere di equilibrio democratico determinato dalla scelta che i Costituenti hanno fatto.

CORTI *(L-SP-PSd'Az)*. La domanda era inerente all'opportunità di chiedere al concessionario autostradale di rendere non visibile l'incidente ferroviario, perché purtroppo si è portati a distrarsi quando si guida in autostrada. Visto che non siamo in Francia, dove ci fanno vedere dall'autostrada ogni bellezza naturale, credo che dopo questo incidente si sarebbe potuto chiedere al concessionario di alzare la barriera, in maniera tale che il disastro non sia visibile. Sarebbe stato il caso visto che molti incidenti accadono in autostrada quando il conducente si distrae guardando sull'altro versante.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per la sua disponibilità.

Dichiaro conclusa la procedura informativa.

I lavori terminano alle ore 9,30.

€ 1,00