

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
FRANCO RAFFALDINI

**La seduta comincia alle 15,05.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

*(Così rimane stabilito).*

**Audizione del viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Ugo Martinat sull'incidente ferroviario occorso il 30 settembre 2003 nei pressi di Casalecchio di Reno.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Ugo Martinat sull'incidente ferroviario occorso il 30 settembre 2003 nei pressi di Casalecchio di Reno.

Ringrazio il viceministro per la sua presenza e gli do immediatamente la parola.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il 30 settembre scorso alle ore 8,30 il treno regionale della società Trenitalia n. 11432, in seguito al mancato rispetto di un segnale di partenza disposto a via impedita rosso è stato causa di un incidente ferroviario nella stazione Casalecchio Garibaldi, nodo della linea Bologna-Porretta. La dinamica dell'incidente e l'analisi delle cause sono oggetto di tre inchieste, tra le quali quella disposta

dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La commissione ministeriale poche ore dopo l'incidente ha effettuato un primo sopralluogo presso gli impianti della stazione di Casalecchio e presso il materiale rotabile coinvolto.

In base ai primi accertamenti diretti ed alla documentazione fornita dalla società RFI sembrerebbe emergere che l'incidente sia stato causato dal superamento del segnale di partenza della stazione di Casalecchio Garibaldi verso Bologna, segnale disposto a via impedita.

Le condizioni di sicurezza previste dagli apparati di stazione hanno consentito la deviazione del treno, indebitamente avanzato oltre il segnale a via impedita, su un binario tronco determinando il suo impatto contro il paraurti posto alla fine del binario. Tale predisposizione degli impianti viene prevista per evitare eventuali collisioni con altri rotabili in circolazione. Dai primi accertamenti risulterebbe che gli apparati di sicurezza della stazione di Casalecchio Garibaldi, che sono conformi agli standard, fossero perfettamente funzionanti al momento dell'incidente.

In diretta conseguenza dell'incidente sono rimasti feriti numerosi viaggiatori. Pochi giorni dopo, presso l'ospedale delle Molinette di Torino, uno dei feriti perdeva la vita. Le competenti autorità medico legali stabiliranno eventuali nessi di causalità con l'incidente occorso.

La linea Pistoia-Bologna è una linea a semplice binario tra Pistoia e Casalecchio Garibaldi ed a doppio binario tra Casalecchio Garibaldi e Bologna. L'esercizio della circolazione è con dirigente centrale operativo tra Pistoia e Casalecchio Garibaldi e con dirigenza locale tra le stazioni di Casalecchio Garibaldi e Bologna centrale nelle quali opera un dirigente movi-

mento; il sistema di distanziamento dei treni linea è garantito dal sistema di blocco conta assi tra Pistoia e Bologna.

La stazione di Casalecchio Garibaldi è stazione di diramazione con la linea Casalecchio Vignola in gestione all'Azienda di trasporto di Bologna sulla quale circolano i treni della ferrovia Emilia Romagna che proseguono fino a Bologna sui binari della Rete ferroviaria italiana. Accanto ai tre binari della stazione di Casalecchio Garibaldi sono presenti altre due binari sotto il controllo operativo della stazione Casalecchio Meridiana della linea Casalecchio Vignola che confluiscono sui binari della Rete ferroviaria italiana.

La circolazione dei treni nella stazione di Casalecchio Garibaldi è garantita da un apparato centrale statico. Tale sistema, uno dei più moderni sistemi di comando e controllo della circolazione in stazione, è di recente realizzazione ed è stato attivato nello scorso mese di aprile. La logica di sicurezza prevista in tali apparati di comando e controllo assieme alla configurazione dell'impianto infrastrutturale della stazione garantiscono la sicurezza della circolazione in stazione impedendo, in particolare, la circolazione contemporanea di treni sui punti di confluenza.

Nel caso di due treni confluenti in uno stesso punto ma provenienti da due binari diversi, il segnale del treno che dovrà passare per primo sul punto di confluenza assumerà l'aspetto « verde » solo se il segnale del treno che dovrà passare per secondo avrà assunto l'aspetto « rosso ». In particolare i deviatori a valle di questo segnale vengono automaticamente disposti verso un tratto di binario morto protetto con paraurti, come si è verificato nell'incidente del 30 settembre. In tal modo viene impedito l'eventuale impatto diretto tra due treni con conseguenze prevedibilmente maggiori.

La sicurezza della circolazione ferroviaria è quindi garantita dall'insieme degli apparati di stazione e di linea, dall'equipaggiamento dei convogli, dalle norme di esercizio ed ogni linea della rete ferroviaria è attrezzata con sistemi di sicurezza

adeguati alle caratteristiche del traffico che vi si svolge ed alle velocità raggiungibili.

Per quanto attiene allo svolgimento dell'incidente e in attesa delle risultanze delle inchieste in corso si riportano ulteriori dettagli alla base della dinamica dell'incidente. Il treno 11432 proveniente da Porretta con destinazione Bologna avrebbe dovuto arrestarsi ed attendere nella stazione di Casalecchio Garibaldi il transito del treno 6343 destinato alla linea Casalecchio Vignola, in quanto il transito di tale ultimo convoglio era interferente con l'itinerario del treno 11432.

Come detto, il treno 11432 ha superato, per motivi ancora da accertare, il segnale di partenza dalla stazione di Casalecchio Garibaldi con luce rossa proseguendo la marcia e venendo deviato sul binario morto di sicurezza ed arrestandosi all'impatto con il paraurti. Da quanto risulta allo stato degli accertamenti, il sistema di sicurezza non avrebbe presentato malfunzionamenti e, come già specificato, si dovrà attendere l'esito delle inchieste avviate per il definitivo accertamento delle cause dell'incidente.

Per quanto attiene al più generale problema della sicurezza del trasporto ferroviario, si fa presente che la questione rappresenta una priorità assoluta per il Governo. Il trasporto ferroviario in Italia risulta essere tra i più sicuri in Europa oltre che uno dei più sicuri tra i modi di trasporto. Il confronto con il passato conferma una marcata riduzione di alcune particolari tipologie di incidenti, quali quelli ai passaggi a livello e i deragliamenti: si può affermare che il numero di incidenti tipici, rispetto al 1993, è ridotto di oltre la metà.

Si sottolinea come restino ferme le consolidate aspettative di estrema sicurezza del trasporto ferroviario e come non si possa tollerare l'innescarsi anche del minimo processo involutivo nel settore.

Come è noto, la normativa vigente prevede una distinzione di ruoli e di responsabilità tra Rete ferroviaria italiana, gestore dell'infrastruttura e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il ge-

store dell'infrastruttura, come disposto dalle recenti norme ministeriali, ha imposto a ciascuna impresa ferroviaria circolante sulla rete nazionale l'adozione di un apposito sistema di gestione della sicurezza e la predisposizione, su base annuale, di specifici piani della sicurezza. Il gestore dell'infrastruttura ha adottato, in forza di specifica normativa ministeriale, il proprio sistema di gestione della sicurezza. È inoltre tenuto a sottoporre alle valutazioni del Ministero il piano annuale integrato della sicurezza, contenente sia i propri piani di sicurezza (circolazione dei treni e manutenzione delle infrastrutture) sia quelli delle imprese ferroviarie.

In coerenza con il nuovo quadro legislativo di riferimento anche la società Trenitalia, quale impresa di trasporto, già opera sulla base dei precisi requisiti che il gestore dell'infrastruttura richiede per il conseguimento ed il mantenimento del certificato di sicurezza che è, di fatto, l'autorizzazione tecnica alla circolazione sulla rete.

I settori interessati alla sicurezza della circolazione dei treni riguardano il materiale rotabile, il personale e l'organizzazione aziendale. Tale sistema ha rappresentato un'occasione importante per la rivisitazione delle politiche, delle strategie e dei programmi relativi alla sicurezza e alla tutela ambientale per il miglioramento continuo dei livelli di sicurezza attualmente raggiunti dalla società.

L'individuazione delle possibili fonti di pericolo inerenti l'esercizio ferroviario è parte rilevante del sistema di gestione della sicurezza. Alla base di ciò vi è la definizione di una metodologia per la valutazione del rischio connesso ai suddetti pericoli, dall'impostazione di una corretta strategia di gestione dei rischi e dall'individuazione dei conseguenti interventi di mitigazione, compresa la verifica sulla corretta attribuzione delle responsabilità ad una migliore allocazione delle risorse. Il costante e continuo monitoraggio delle prestazioni costituisce l'elemento indispensabile per la valutazione del raggiungimento degli obiettivi di sicurezza prefissati.

In questa ottica, il piano della sicurezza, già pubblicato ed attuato anche negli anni precedenti, per l'anno 2003 ha visto in particolare le singole divisioni della società Trenitalia (trasporto media percorrenza, trasporto regionale, trasporto merci) assumere maggiore autonomia nella gestione della sicurezza, avendo le medesime divisioni definito un proprio specifico piano nell'ambito delle peculiarità delle attività di trasporto poste in essere.

Anche Trenitalia, a sua volta, ha definito un proprio piano complessivo della sicurezza per le iniziative che richiedono un coordinamento da parte delle direzioni di *staff* quali, ad esempio, la diffusione su tutto il territorio degli strumenti del sistema di gestione della sicurezza, l'*audit* nei settori aventi ripercussioni con la sicurezza e la campagna sulla sicurezza del lavoro.

Si riporta come le azioni contenute nei piani della sicurezza 2003 delle divisioni trovano continuità con quelle descritte nel piano 2002 in una logica di attenzione costante e continua alla sicurezza. Tra le suddette azioni si riportano in particolare: la riduzione quantitativa del fenomeno dell'indebito superamento di segnali disposti a via impedita; il controllo sulla puntuale applicazione delle norme per il carico e l'assicurazione dei trasporti merci; la mitigazione dei rischi abitualmente connessi con il trasporto delle merci pericolose; la corretta gestione dei processi di manutenzione al materiale rotabile impiegato; il presidio continuo dei processi di formazione e mantenimento delle competenze sia per il personale che svolge mansioni di sicurezza sia per il personale impiegato negli interventi di manutenzione; ed, infine, la definizione di azione per accelerare l'installazione a bordo dei rotabili di sistemi di sicurezza per la marcia dei treni.

Per quanto attiene l'attività di vigilanza del Ministero sull'intero sistema, questa si esplica nell'analisi delle disposizioni e delle prescrizioni di dettaglio emesse dal gestore dell'infrastruttura, nell'analisi delle risultanze dei *report* di monitoraggio e di

*audit* eseguiti dal gestore al suo interno e presso le imprese ferroviarie, nella vigilanza sull'attuazione dei piani di investimento — soprattutto di quelli mirati al miglioramento dei livelli di sicurezza — nonché nella vigilanza d'insieme sulle principali linee di attività del gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie.

Con riferimento alle iniziative finalizzate a contrastare il verificarsi degli incidenti ferroviari, il Ministero ha dato preciso impulso al processo di attuazione, da parte del gestore dell'infrastruttura, delle tecnologie finalizzate al miglioramento della sicurezza dell'esercizio ferroviario. È stato disposto che venga accelerato il processo di implementazione sulla rete ferroviaria nazionale del « sistema di controllo di marcia del treno », che permetterà di evitare, con certezza, incidenti ferroviari in presenza di alcune tipologie di errore umano.

In merito agli investimenti per la sicurezza del trasporto ferroviario, si riporta come il monitoraggio delle condizioni di piena efficienza della rete e delle apparecchiature di sicurezza, nonché gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, costituiscono attività effettuate con precisa pianificazione temporale ed è in attuazione un piano straordinario di revisione della rete ferroviaria per un investimento complessivo di circa tre miliardi di euro. A tale riguardo la società ferroviaria ha in essere le seguenti iniziative concernenti la regione Emilia Romagna: per potenziare il trasporto ferroviario regionale è stato sottoscritto, a novembre 2002, un accordo per il finanziamento di quindici treni « minuetto » elettrici.

Per quanto riguarda l'aumento dei collegamenti, ad aprile 2003 è stata attivata una prima fase di servizio ferroviario metropolitano fra Bologna e Marzabotto, per un totale di dieci treni al giorno, e, a dicembre 2003, sarà attivato il servizio completo, che prevede ventidue treni al giorno. Un ulteriore potenziamento del servizio è previsto, a partire da dicembre 2003, sulla linea Pontremolese. Si ricorda che la media annua di viaggiatori trasportati dalla direzione regionale Emilia Ro-

magna è di 44 milioni di persone con un totale di 478 mezzi dei quali, entro la prossima estate, il 60 per cento sarà dotato di climatizzazione.

**PRESIDENTE.** Do ora la parola ai colleghi che desiderano intervenire.

**EUGENIO DUCA.** Ringrazio innanzitutto il viceministro per aver aderito all'invito della Commissione di venire a rispondere sull'incidente che, purtroppo, ha visto un numero così alto di feriti.

Essendo ancora in corso l'indagine, la Commissione non può entrare nel merito dell'incidente specifico, anche se, ad una prima vista, risulta evidente quanto il binario di saldamento presenti una limitata lunghezza — essendovi solo pochissime decine di metri dal punto dello snodo della deviazione del treno a quello dell'impatto — che ha fatto sì che il treno arrivasse a velocità sostenuta e provocasse, a causa del forte sobbalzo, l'alto numero dei feriti.

Emerge poi che quel tratto di linea — peraltro, come tanti altri — non è dotato di ripetitore automatico che, appunto, serve ad impedire l'errore umano, in quanto la macchina frenerebbe automaticamente, se il macchinista non vede il colore del segnale che ha oltrepassato.

C'è ancora molto da fare riguardo a questo settore e non può certo essere d'aiuto il fatto che sia diminuito il numero degli incidenti sui passaggi a livello. Ciò in realtà sta accadendo grazie all'attuazione del piano decennale volto alla loro soppressione e risulta ovvio che, con il costante calo del numero dei passaggi a livello, vadano a diminuire anche gli incidenti che derivano da chi oltrepassa in malo modo le sbarre (anche se, quest'estate, in Puglia, abbiamo assistito a due gravissimi incidenti provocati proprio dall'irregolare attraversamento delle sbarre da parte di alcuni cittadini).

Tra gli interventi da compiere, risulta quindi necessario dotare Ferrovie dello Stato e, in questo caso, RFI (rete ferroviaria italiana) di maggiori risorse rispetto a quelle esistenti, in modo da porre in atto

un piano della sicurezza di lunga durata che porti avanti un processo di manutenzione dei rotabili migliore di quello attuale. Questo perché, da parte delle Ferrovie dello Stato.

Questo perché da parte delle Ferrovie dello Stato si è inteso ridurre personale e livello delle manutenzioni: inevitabilmente, l'effetto di questa politica, ancorché non immediato, sarà quello di produrre una serie di disservizi, disagi, e purtroppo, in qualche caso anche disgrazie. Ciononostante, vale ricordare che in Italia, da molti anni, il rapporto tra chilometri percorsi e numero di incidenti significativi è inferiore a quello di tanti altri paesi dell'Unione europea. Soprattutto quelli che hanno effettuato lo spezzamento, o « spezzatino », della rete ferroviaria, oggi risultano tristemente al vertice degli incidenti gravi e talvolta mortali. Quindi, da parte nostra, se si esprime l'apprezzamento per la celerità con cui il viceministro è venuto a riferire in questa sede, non si può non segnalare l'esigenza di aumentare ulteriormente i livelli di sicurezza, particolarmente garantendo i ripetitori di segnale in macchina, validi deterrenti per determinate tipologie di incidente ferroviario.

BENEDETTO NICOTRA. Ringrazio il viceministro Martinat per l'attenta ed esauriente relazione, che tuttavia lascia insolute alcune questioni. Pare di poter affermare che, dopo l'incidente del 30 di settembre, siano emersi ulteriori aspetti di interesse, particolarmente nel corso della trasmissione *Report* - andata in onda su Raitre il 7 ottobre successivo - che, in una sua puntata poneva la domanda: « le ferrovie italiane sono ancora le più sicure d'Europa? ». Sebbene possa personalmente esprimere una certa soddisfazione in ragione della non imputabilità al Governo dell'accaduto, mentre sarà poi compito della magistratura accertare quanto si è verificato e le correlative responsabilità, continuo a pormi delle domande sulla vicenda occorsa. In mancanza di due macchinisti responsabili della locomozione ferroviaria, la certezza dei controlli dovrebbe comunque essere assicurata dalla

contestuale presenza di un capotreno, di conseguenza, nella vicenda occorsa sarebbero stati comunque due i ferrovieri a non aver veduto il primo segnale - rosso o arancione -, e il secondo che - allo scattare del rosso - avrebbe dovuto determinare l'immediata deviazione prudenziale del convoglio per evitare un impatto frontale (poi verificatosi). In ogni caso, ripeto, sarà la magistratura - a cui non voglio sostituirmi - ad approfondire l'avvenuto.

Quanto alla trasmissione precedentemente richiamata, il servizio, andato in onda martedì 7 ottobre, ovvero sette giorni dopo i fatti di Casalecchio, alle ore 20,50, è stato realizzato con lo scopo di illustrare lo stato del sistema di trasporto ferroviario italiano. Il risultato, esaminato, appunto, dalla parte di un addetto ai lavori, come il sottoscritto, era scontato. Visto dall'utenza, ritengo possa generare alcune perplessità se non preoccupazione. Dal punto di vista politico potrebbe invece scatenare anche qualche inchiesta. I principali difetti della situazione attuale e i fattori di rischio sono stati quasi interamente sottolineati; in particolare si è fatto riferimento allo stato dei rotabili (mancanza di dotazioni di bordo, supero del chilometraggio, guasti), e a quello della rete (condizione delle gallerie con impianti di sicurezza non funzionanti, persistente assenza di sistemi di ripetizione a bordo e correlati incidenti mortali nonostante siano oramai scaduti i tempi che il *management* ferroviario si era dato); si è poi richiamata l'attenzione sull'esilarante risposta del *management* stesso, in contemporanea allo svilupparsi dei disservizi, che dichiarava il contrario di ciò che si vedeva al video; infine si è posto l'accento su un rapporto relativo alla sicurezza ferroviaria, documentato in trasmissione, consegnato all'azienda alcuni anni fa e poi completamente disatteso (addirittura, in conclusione, l'estensore di questo rapporto dichiara di essere stato velatamente minacciato qualora avesse proseguito nella sua attività).

A proposito, poi, del bilancio viene lasciata in sospeso la domanda relativa

alle ragioni per cui da un deficit di 40.000 miliardi si è passati in pochi anni ad un pareggio. Personalmente, signor viceministro, penso sia possibile istituire prontamente una Commissione di inchiesta sul fenomeno, con successiva audizione dei vari attori che dovrebbero certificare — alla luce dello scorrere del nastro di cui sono in possesso per aver registrato personalmente quella trasmissione —, lo stato dell'arte delle ferrovie. Sarebbe meglio lo si facesse subito, investendo un membro della Commissione, aiutato da qualche ferroviere, del compito di acclarare personalmente un paio di quei punti afferenti a sicurezza, esubero delle ore, stato della rete.

EUGENIO DUCA. Informo il collega Nicotra, forse non presente alla riunione dell'ufficio di presidenza, che decidemmo di effettuare questa parte di approfondimento proprio sulla base della visione del filmato. Esiste, all'uopo, un atto ufficiale con cui la Commissione ha richiesto la trasmissione di una copia del servizio televisivo, ai fini di un approfondimento specifico dei temi trattati. Su questa base è possibile proseguire, valutando l'opportunità di esaminare, audire e, se del caso, giungere ad ulteriori iniziative che la Commissione stessa potrà assumere. Ricordo che si tratta di decisioni assunte all'unanimità, su cui dunque non si pongono problemi di maggioranza e opposizione.

PRESIDENTE. Alla luce di quanto osservato, mi sia consentito svolgere una breve riflessione, legata ad alcune questioni accennate dall'onorevole Nicotra. È stata già prevista una serie di audizioni dei dirigenti delle Ferrovie dello Stato. Gli uffici mi ricordano che è stata acquisita copia della registrazione audiovisiva richiamata, all'occorrenza visibile, a richiesta, dai singoli membri della Commissione. Quanto al nostro lavoro, si tratterà anche di vedere come certe informazioni possano essere messe in collegamento; in ogni caso, come può accertarlo chi ne ha seguito lo svolgimento, sulla base di alcuni elementi è possibile rilevare che quella puntata di

cui si discute, andata in onda una settimana dopo l'incidente, in realtà fu girata qualche mese prima, non risultando, pertanto, propriamente collegata al fatto accaduto.

Prescindendo da questo, ritengo importanti le notizie forniteci del viceministro. Si tratta di dati che in parte certamente conoscevamo, e che tuttavia vogliamo ulteriormente approfondire, proseguendo un cammino avviato con decisione da questa Commissione già a partire dalla scorsa legislatura e incentrato sui problemi della sicurezza ferroviaria. E proprio a fronte dei dati statistici di cui attualmente siamo in possesso, riconosciamo che il grande sistema aziendale chiamato a gestire il trasporto quotidiano di milioni di utenti nel paese ha perseguito obiettivi importanti rispetto a tale ambito, seppur i risultati siano ancora perfettibili. In ogni caso, elementi che possano in un modo o nell'altro diffondere tra la popolazione il convincimento della totale insicurezza per la cittadinanza del trasporto ferroviario, nella presunta imminenza di un incidente mortale, non mi sembrano frutto di una grande trovata, neppure dal punto di vista giornalistico.

La Commissione deve valutare con attenzione le situazioni non soltanto dietro la spinta di talune immagini, altrimenti dopo ogni programma televisivo dovremmo istituire una Commissione di inchiesta. Trovo sbagliato giudicare in modo estremamente sommario una grande azienda come le ferrovie italiane. Abbiamo comunque il grosso impegno di ricercare un confronto con la società Ferrovie dello Stato e con il ministero, affinché la sicurezza sia uno dei temi centrali insieme alla capacità di mobilità, la confortevolezza, la puntualità del servizio.

Si è accennato ad una questione che intendo riprendere velocemente, essendo essa già stata dibattuta in Commissione, dove si è raggiunto anche un punto di equilibrio. Mi riferisco alle ipotesi circolate fino a poche settimane fa di una disarticolazione delle Ferrovie dello Stato, da alcuni chiamata «spacchettamento». Come ho detto, ne abbiamo già discusso e

si è trovata una soluzione, ma a tratti questo tema riemerge. Forti anche delle esperienze svolte in altri paesi europei, si può sostenere che una visione integrata sia importantissima, anche rispondendo ad obiettivi di liberalizzazione. Una grande azienda come questa non può essere spezzata in innumerevoli parti, perché anche sul tema specifico della sicurezza l'integrazione tra le varie componenti della società è importante. È sufficiente riflettere sul fatto che i grandi investimenti in tecnologia riguardanti anche il tema della sicurezza potrebbero non essere « a sistema » e rischiare di essere diminuiti da ogni singola azienda divenendo un aspetto secondario rispetto ai bilanci delle singole aziende.

All'interno della più generale questione della sicurezza, dovrà essere affrontato anche il cosiddetto trasporto regionale locale. Siamo pienamente concordi con la ricerca della sicurezza sui treni veloci e dell'alta velocità, ma non dimentichiamoci dei milioni di pendolari e lavoratori che si muovono nelle nostre regioni. È estremamente importante la presenza di un piano in questa direzione sostenuto da risorse finanziarie adeguate, anche per giungere a quella — da noi definita — alta capacità ferroviaria, che non riguarda soltanto l'alta velocità ma anche le reti ferroviarie regionali.

PAOLO RICCIOTTI. Signor presidente, durante le audizioni i membri della Commissione pongono determinate domande, alcune delle quali ricevono una risposta immediata, altre attraverso la successiva consegna di un elaborato scritto. Vorrei che sia predisposto un atto formale in cui siano riportate le domande poste dai commissari durante le audizioni svoltesi che non hanno ottenuto risposta attraverso un successivo invio di documentazione. Ciò anche per avere un dato chiaro e trasparente dei lavori della Commissione, dato che le audizioni si svolgono a volte a distanze temporali non brevi che rendono difficile ricollegarle tra loro. Inoltre, vorrei

anche sapere come si comporti la presidenza quando non si ottengono risposte a domande precise e specifiche.

GABRIELE ALBONETTI. Ringrazio il viceministro per la risposta tempestiva ed accurata fornita alle richieste di informazione emerse in Commissione ed in Assemblea immediatamente dopo l'incidente. Data la contestualità tra l'evento di Casalecchio e la trasmissione televisiva di cui si è parlato, mi sembra sia necessario fare chiarezza su molte affermazioni emerse nel programma televisivo per discernere — come si dice — il grano dal loglio, cioè per capire se quanto detto corrisponda a realtà o ad un semplice procurato allarme.

Siamo i più interessati affinché si faccia chiarezza, perché abbiamo quotidianamente colloqui con cittadini preoccupati della sicurezza del trasporto ferroviario, soprattutto di quello regionale locale, preoccupati e a disagio per i rimanenti problemi di qualità del servizio (porte che non si chiudono, gabinetti che non funzionano, aria condizionata guasta e così via). Abbiamo bisogno di sviluppare una iniziativa — peraltro, come già affermato dal collega Duca, già prevista dall'ufficio di presidenza della Commissione — che ci metta in condizione di giungere ad un confronto serio su questi aspetti.

Condivido quanto detto dal presidente: potremmo cogliere questa occasione anche per riflettere e realizzare una seria discussione sul futuro delle Ferrovie. In Commissione abbiamo più volte, in maniera frammentaria, affrontato segmenti della problematica (l'ultima volta è avvenuto durante la discussione per il recepimento delle direttive comunitarie); sarebbe utile che il Governo e la maggioranza esprimano chiaramente i propri progetti, e che l'opposizione espliciti le proprie intenzioni e posizioni sul futuro del sistema ferrovie in Italia, mettendo al centro della riflessione nodi fondamentali quali il trasporto passeggeri e merci, il trasporto regionale locale, la possibilità di far entrare in alcuni settori risorse non pubbliche. Ma

per far ciò è necessario avere una visione strategica complessiva, svincolata dalle occasionali discussioni che si svolgono.

Quindi, siamo d'accordo e chiediamo con forza che si avvii questa riflessione, anche perché occorre evitare che, quando si verificano tali fatti e ogni volta che si sottoponga all'attenzione del Parlamento un problema che riguarda un segmento di sviluppo delle politiche ferroviarie, ciò venga utilizzato — o qualcuno tenti di utilizzarlo — semplicemente per destabilizzare i vertici delle ferrovie. Noi — come credo anche il Governo — non siamo affatto interessati alla destabilizzazione di quei vertici. Abbiamo tutti l'interesse a che funzioni l'impresa ferroviaria in Italia, che è una grande impresa, e a che non sia sottoposta, quotidianamente, al rischio di essere messa in condizioni di minorità e di ricatto dalla politica. Guai, quindi, ad utilizzare gli elementi di difficoltà e i difetti, che naturalmente vi sono, per mettere in scacco il vertice delle ferrovie. Se vi sono intendimenti diversi, è necessario che si dicano, ma che non vengano usati. Siamo disposti a discutere, però evitiamo di utilizzare questo lavoro, che deve essere serio, per strumentalizzazioni che non aiutano a far crescere l'impresa ferroviaria in Italia e neppure a dare un buon servizio ai cittadini.

**PRESIDENTE.** Prima di ringraziare il viceministro Martinat, vorrei fare alcune considerazioni rispetto al problema sollevato circa la mancata risposta alle nostre domande. È evidente che, da un punto di vista prettamente tecnico, abbiamo tutte le possibilità per riconvocare i singoli soggetti e disponiamo anche di strumenti quali interrogazioni, mozioni, eccetera.

**PAOLO RICCIOTTI.** Signor presidente, gli ultimi strumenti che ha ricordato sono

chiaramente nel nostro diritto, che è anche un dovere. Ma il problema è che qui siamo in presenza di domande poste, cui gli interlocutori delle aziende rispondono genericamente, inviando altre risposte tramite dichiarazioni scritte o lettere ai membri della Commissione; vi sono peraltro risposte che, nel corso di due anni e mezzo, non mi risulta siano mai arrivate.

Vorrei quindi prima un *check* su questo argomento, dopodiché, una volta che le risposte non siano state date, ogni parlamentare teoricamente può presentare comunque gli strumenti di sindacato ispettivo che lei ricordava. Ritengo, però, che la Presidenza abbia il diritto e il dovere di riconvocare i singoli interlocutori per rispondere in Commissione alle domande che sono state loro poste.

**PRESIDENTE.** Onorevole Ricciotti, trasferirò naturalmente la sua richiesta al presidente Romani, e, ritenendola sensata, credo che vi siano margini per un suo accoglimento. Un lavoro di ricognizione permetterebbe, inoltre, di vedere quali ulteriori e puntuali iniziative la Commissione potrà intraprendere relativamente alle audizioni.

Ringrazio il viceministro Martinat per la sua partecipazione e per le informazioni che ci ha fornito e dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 15,50.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa  
il 7 novembre 2003.

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO