

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 15,40.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, sull'incidente accaduto nella stazione di Viareggio e sulle condizioni di sicurezza del trasporto ferroviario, con particolare riferimento al trasporto di merci pericolose.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, sull'incidente accaduto nella stazione di Viareggio e sulle condizioni di sicurezza del trasporto ferroviario, con particolare riferimento al trasporto di merci pericolose.

Do la parola al Ministro Matteoli.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie. Non credo di dover ripetere quello che ho avuto modo di dire durante il mio intervento dell'8 luglio scorso in Aula sul disastro di Viareggio.

In quell'occasione ho riferito secondo verità quanto era accaduto e ho riportato

notizie su quello che era stato verificato nelle prime ore, ho lasciato le foto di cui ero in possesso a disposizione dei colleghi parlamentari che volessero fare una verifica e controllare, fatto anomalo perché il Parlamento negli atti e nei testi stenografici non ha mai voluto inserire foto o disegni.

Non parlerò assolutamente delle indagini in corso presso la magistratura, perché non sarebbe corretto e non è di mia competenza. La magistratura sta lavorando autonomamente e cerca di acclarare fatti, di individuare eventuali responsabilità.

La commissione amministrativa, nominata dal sottoscritto, sta lavorando e riferisce ogni qualvolta ci siano novità, inviandomi appunti. Desidero leggersi l'ultima di queste note, che mi è stata inviata questa mattina, affinché il Parlamento sia informato, al pari del Ministro, di come procedono i lavori di questa commissione di inchiesta formata dagli ingegneri Branciamore, Loreto e Lucani.

Dopo cinque giorni, la tracciabilità del processo legato al controllo ha consentito di acquisire dati certi e l'agenzia per la sicurezza mi ha inviato questa nota, dal titolo « Primi elementi attività ispettiva/audit svolto nei giorni 1 e 2 luglio presso l'officina Cima Riparazioni di Bozzolo (Mantova) » che, come avevo riferito in Parlamento, aveva effettuato lavori su questo carro. Audit è un controllo sistematico della tracciabilità. Nella nota si legge che l'officina Cima Riparazioni è riconosciuta e certificata da Rail Deutschland AG per la manutenzione dei carri ferroviari nel rispetto della normativa di riferimento VPI utilizzata in Germania per la manutenzione di tutti i carri dei detentori. All'officina Cima Riparazioni è stato assegnato

il numero di riconoscimento 925. Questo numero di riconoscimento deve essere sempre riportato sulla tabella rispettiva del carro, nonché sulle fascette o piastrine delle sale revisionate presso la stessa officina. Il certificato di riconoscimento VPI è stato rilasciato all'officina Cima Riparazioni il 30 ottobre 2008 e scadrà il 30 novembre del 2011. Precedentemente, la stessa officina, era stata certificata anche dall'EBA dal 2005 alla 2008. Il carro n. 33807818210-6, su mandato del proprietario GATX Rail Germany, è stato inviato presso l'officina Cima Riparazioni il 21 gennaio del 2009 per effettuare sullo stesso carro un intervento di tipo G.4.8 di quelli previsti dal piano di manutenzione del carro (ultima edizione del 16 marzo 2009) ed è uscito dall'officina il 2 marzo del 2009. Questo intervento di manutenzione, per quanto riguarda la sala montata, non prevede il controllo a ultrasuoni degli assili, ma soltanto dei controlli visivi e strumentali del rodiggio.

Nel corso di questi controlli, il personale dell'officina Cima Riparazioni ha rilevato delle non conformità a due sale montate (tipo BA 180) presenti sul carro, sale appartenenti allo stesso carrello e corrispondenti alle boccole 5, 6, 7 e 8, e pertanto ha richiesto al proprietario l'invio di due sale montate revisionate per la sostituzione. Il numero US di una delle due sale inviate dal proprietario e messa in opera sul carro al posto delle sale scartate tipo BA 180 corrisponde al numero US rilevato nella testa del fusello dell'assile, che si è rotto a Viareggio il 29 giugno 2009.

Pertanto, si ha la certezza che l'officina Cima Riparazioni, in occasione dell'attività manutentiva effettuata da gennaio a marzo 2009, ha sostituito due delle sale montate presenti sul carro al momento dell'ingresso in officina con le due revisionate che gli sono state inviate dal proprietario. In particolare, da documenti mostrati in officina, si è avuta la certezza che la sala montata che si è spezzata era la seconda del primo carrello, senso marcia treno.

Le sale montate sono state inviate per conto della società proprietaria GATX Rail Germany dall'officina di manutenzione tedesca Jungenthal, certificata anche questa dalla Railion Deutschland AG con il numero 104. Dai documenti forniti in sede di visita ispettiva non si evince se l'officina Cima Riparazioni fosse tenuta a effettuare ulteriori controlli sulle sale inviate all'officina tedesca. Le sale montate, inviate dall'officina, messe in opera da Cima Riparazioni, riportavano, punzonata nel collare di identificazione, la data della revisione ed il numero dell'officina che ha effettuato la revisione.

Nei documenti consegnati da Cima Riparazioni non si evince che tipo di intervento manutentivo è stato effettuato su tali sale montate nel novembre 2008 presso l'officina Jungenthal. Il personale tecnico dell'officina Cima Riparazioni ha dichiarato di aver visto punzonato, sul collarino di identificazione della sala, che il tipo di intervento effettuato nel novembre 2008 era un intervento IS2, ma nessuna certificazione si ha in proposito.

Nel caso fosse confermato che l'intervento effettuato a novembre del 2008 è stato del tipo IS2, ciò significherebbe che in quell'occasione sono stati effettuati, fra le varie attività manutentive previste per la sala montata, anche controlli non distruttivi all'assile, previsti dal piano di manutenzione di riferimento per la particolare sala montata. La stessa officina tedesca, in occasione dell'invio delle due sale montate di cui sopra, ha inviato altre sale montate revisionate dall'officina Cima Riparazioni. Una di queste sale è stata montata da Cima sul carro ed è attualmente a Viareggio, ove è già stato fatto il travaso delle cisterne di cui si è disposto il controllo ultrasuoni prima di attualizzare la movimentazione.

In passato, altre sale montate revisionate sono state inviate dalla stessa officina tedesca a Cima Riparazioni, ed è stato fornito un elenco completo dei carri dove tali sale sono state montate. L'officina Cima Riparazioni è stata sottoposta, nel corso dell'anno 2008, ad audit sia da parte di Rail Deutschland che da parte di Tre-

nitalia a seguito di certificazione di società qualificata per le riparazioni di rotabili. Dall'audit svolto nei giorni 1 e 2 luglio dall'agenzia presso l'officina Cima Riparazioni non sono emerse significative carenze organizzative e di attività.

Si tratta di una relazione tecnica, quindi di un documento non immediatamente chiaro, motivo per cui ne depositerò una copia che lascerò a disposizione dei commissari.

Volevo inoltre informare la Commissione che il direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, ingegnere Alberto Chiovelli, audito dal Senato, mi ha reso noto che il 6 luglio l'Agenzia ha inviato una lettera al presidente dell'Unione petrolifera e per conoscenza al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministro dello sviluppo economico, di cui vi leggo il testo: « Questa agenzia ha richiesto alle imprese ferroviarie di individuare alcuni carri con le caratteristiche indicate nella nota 3 luglio ultimo scorso, che si allega, su cui effettuare alcuni controlli in via precauzionale ». L'Unione petrolifera in data 6 luglio aveva inviato una lettera a me, al Ministro Scajola e all'ingegner Chiovelli in cui si diceva: « Pur consapevoli della delicata situazione venutasi a determinare a seguito dell'incidente di Viareggio, se non dovessero essere individuate immediatamente soluzioni, si potrebbe avere a breve la fermata di alcuni impianti di lavorazione del petrolio con conseguenze di vario tipo ». La lettera si chiudeva con la richiesta di un incontro urgente per trovare adeguate soluzioni ai problemi indicati.

Un'agenzia riporta un'interpellanza sottoscritta da vari colleghi parlamentari, primo firmatario l'onorevole Realacci, in cui sono state poste alcune domande alle quali sono già in grado di rispondere, per garantirvi un quadro completo, anche se risponderemo più compiutamente nella sede opportuna del Parlamento.

Faccio presente che la normativa comunitaria in materia di controllo dei pericoli di incidenti rilevanti, connessi con determinate sostanze pericolose, di cui alla direttiva 96/82 della Comunità europea, è

stata recepita nel nostro ordinamento con il decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 344, noto a tutti noi come « Seveso-bis ». La disciplina è stata poi novellata con il decreto legislativo n. 238 del 2005, cosiddetto « Seveso-ter », emanato in attuazione della direttiva della Comunità europea n. 105 del 2003.

Il decreto legislativo n. 344 del 1999, all'articolo 4, esclude dall'applicazione del decreto il trasporto pericoloso per ferrovia e in parte gli scali merci terminali di ferrovia. Per questi ultimi restano valide le norme del 20 ottobre 1998, che prevedono apposite disposizioni di sicurezza, adempimenti specifici per i responsabili degli scali merci, nonché per le ditte spediatrici e destinatarie. Il decreto legislativo citato e le norme attuative sono di iniziativa del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, e non è previsto il concerto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il decreto sulle aree critiche, di cui all'articolo 13 del citato decreto legislativo, e quello sul rapporto di sicurezza, di cui all'articolo 8, sono in fase di predisposizione e sono in corso appositi tavoli tecnici tra le amministrazioni interessate. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, confrontandosi con le altre amministrazioni, provvederà al riesame dei contenuti della disciplina sul trasporto e lo stoccaggio di merci pericolose per ferrovia.

A questo proposito, l'ufficio legislativo del Ministero delle politiche europee ha inviato una nota alla Presidenza del Consiglio dei ministri e a diversi ministri, tra cui il sottoscritto, il cui oggetto è lo schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 2008/68/CE, relativa al trasporto interno di merci pericolose. Per l'esame dello schema di decreto legislativo indicato in oggetto, è convocata una riunione di coordinamento per il 14 luglio.

Come ho già avuto modo di dichiarare in Parlamento, subito dopo l'incidente abbiamo contattato il Commissario europeo, onorevole Tajani, per chiedere che i 27 ministri dei trasporti che si incontreranno al prossimo Consiglio dei ministri di Europa verifichino insieme se i provvedi-

menti vigenti relativi alla sicurezza siano sufficienti o se è necessario un intervento.

Esiste una filiera, perché le norme di sicurezza europee e internazionali sono state recepite a Ginevra, ma non è sufficiente effettuare una verifica sull'adequazione delle norme di sicurezza, perché il problema è stabilire se i controlli previsti siano sufficienti. Sicurezza e controlli devono infatti procedere di pari passo, laddove anche la norma più pregnante per problemi di questo tipo non potrà ottenere risultati senza efficienti controlli. Lavoreremo quindi su questo, per garantire maggiore efficienza.

Per quanto riguarda il disastro di Viareggio, non ho altro da aggiungere, perché ho riferito alla Commissione tutto quanto di mia conoscenza.

L'altro argomento sul quale mi veniva richiesto di riferire concerne la privatizzazione della Tirrenia. Desidero ricordare che da quando ricopro la carica di ministro ho sempre ribadito l'essenzialità della continuità territoriale tra il continente e il nostro ampio sistema insulare. Da questo punto di vista, non è stata mai messa in discussione la continuità territoriale e non intendo certamente modificare questo mio convincimento.

Non possiamo, però, dimenticare alcuni obblighi cui questo Governo, essendo stata fissata una scadenza temporale, deve assolvere. In particolare, poiché il 31 dicembre 2008 scadeva la concessione con la Tirrenia, avremmo dovuto bandire una gara ad evidenza pubblica per affidare i servizi gestiti dalla Tirrenia. Di fronte alla scadenza del 31 dicembre, abbiamo chiesto una proroga di almeno un anno per effettuare la gara. Avevamo chiesto una proroga più lunga, ma l'Europa voleva concederci solo sei mesi, per cui alla fine abbiamo ottenuto un anno di tempo. La proroga doveva consentire una base accettabile e creare un reale interesse del mercato a partecipare a un simile bando. È stato quindi necessario garantire almeno per il triennio 2010-2012 un contributo certo dello Stato per i servizi resi e quindi filtrare le varie corse e i servizi attuali per rispondere a due clausole: evitare che la

soglia garantita dal pubblico diventasse aiuto di Stato e rientrare nel *budget* di disponibilità dello Stato nel triennio.

Come sapete, nel mese di aprile è stato aperto un tavolo con le regioni interessate e prima di definire il bando stiamo distinguendo la parte di competenza regionale da quella di competenza nazionale. L'Europa, dopo averci detto che dovevamo fare una gara unica, ha infatti accettato la possibilità di dividerle. Credo quindi di poter affermare che questa emergenza si stia avviando verso una soluzione accettabile.

Mi era stato chiesto di riferire anche sulla vicenda relativa al commissariamento dell'autorità portuale di Bari. Chiedo scusa alla Commissione, ma, poiché proprio oggi il ricorso è in discussione al TAR, mi sembra corretto aspettare l'esito di oggi, dichiarandomi disponibile a venire a riferire anche sui motivi che hanno indotto al commissariamento.

DARIO GINEFRA. Il TAR non si è espresso. Il provvedimento va a sentenza...

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Lei mi fornisce un'informazione che non avevo. C'è stato un provvedimento di sospensione, che non è stato commentato dal sottoscritto. Sapevo che l'udienza era prevista per oggi, ma lei mi informa di un esito di cui non ero a conoscenza. Comunque, il provvedimento andrà a sentenza e io mi rendo disponibile a riferire subito dopo.

Per quanto riguarda le iniziative della Commissione europea sulla politica delle reti transeuropee di trasporto, ritengo opportuno ricordare che il processo di programmazione nazionale delle infrastrutture strategiche è stato in Italia in alcuni casi anticipatore e in altri parallelo rispetto al processo di programmazione dello spazio geoeconomico più complesso, quale quello europeo. Estrapolando dall'elenco delle opere strategiche di cui alla legge obiettivo approvata dal CIPE per il periodo 2002-2008, è possibile leggere la stessa correlazione tra le opere del programma approvato dal CIPE il 21 dicem-

bre 2001 e il quadro programmatico definito dal rapporto Van Miert del 2003.

Il corridoio 1, l'asse Berlino-Palermo, comprende opere per un ammontare di circa 59 miliardi di euro, di cui 27 per le opere stradali e 32 per le opere ferroviarie. Fino a cinque anni fa, tale corridoio era solo un'asse di collegamento tra due nodi logistici, il nodo intermodale di Verona e quello di Monaco, mentre oggi è un'infrastruttura economica che si estende fino a Palermo con elevato grado di integrazione tra rete stradale e ferroviaria, coinvolgendo tutti i *partner* territorialmente interessati, amministrazioni locali, società ferroviarie e stradali.

Fra le opere del corridoio vi sono, ad esempio, il nodo di Verona, il quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona, la galleria ferroviaria di base del Brennero, il segmento ferroviario dell'alta velocità Firenze-Bologna con i suoi 79 chilometri di galleria. Il costo complessivo delle opere cantierate ammonta a 38 miliardi di euro, di cui 23 relativi a opere già completate. La restante parte è in fase di avanzata progettazione.

Sul corridoio Lisbona-Kiev il CIPE ha approvato interventi con un costo di circa 38 miliardi di euro (10,8 per opere stradali e 27,1 per opere ferroviarie), di cui oltre 11 miliardi relativi a opere già ultimate o cantierate. Fra le opere approvate dal CIPE vi sono ad esempio le reti ferroviarie ad alta velocità Milano-Verona e Verona-Padova e tra le opere completate va ricordato il passante autostradale di Mestre.

Il corridoio 24 Rotterdam-Genova, definito «corridoio dei due mari», in quanto collega il mare del nord e il Mediterraneo, fa sì che Genova e Rotterdam diventino due grandi *hub* terminali di un canale secco capace di ottimizzare al massimo i processi logistici. Tale corridoio dispone oggi di progetti ferroviari già approvati dal CIPE per un valore complessivo di 7 miliardi di euro, fra i quali il terzo valico ferroviario dei Giovi ad alta velocità e il collegamento Voltri-Brignole.

A quelli sopra citati si aggiunge il corridoio 8 Bari-Varna e il progetto transeuropeo delle «Autostrade del mare». Il

corridoio 8 non fu inserito tra i corridoi principali in quanto attraversava Paesi non ancora interni all'Unione europea. A seguito dell'ingresso della Bulgaria nell'Unione europea e del progetto euromediterraneo, l'Italia ha chiesto che anche questo corridoio entri a far parte delle reti TEN e la Commissione europea sta valutando la proposta nell'ambito dell'aggiornamento della predetta decisione.

Se nel periodo di programmazione 1998-2006 il costo delle opere di interesse europeo è stato di 400 miliardi di euro, si prevede che nel periodo della programmazione 2013-2020 il costo aggiuntivo potrebbe commisurarsi a 500 miliardi di euro per un costo totale, nell'arco di 25 anni, pari a 900 miliardi di euro. A questa cifra hanno fino a oggi contribuito prevalentemente le fonti di finanziamento interne agli Stati membri in misura del 50 per cento e in Italia, tra il 2002 e il 2008, soprattutto la legge obiettivo. Il 30 per cento viene da risorse dell'Unione europea e il 20 per cento da risorse derivate da capitali privati, incardinati nei modelli di *partnership*.

Nella seduta del 9 ottobre 2008 del Consiglio dei ministri dei trasporti dell'Unione europea, ho formalmente proposto di avviare un monitoraggio di tutte le azioni di carattere tecnico, normativo e finanziario necessarie per la realizzazione della rete TEN-T e di avviare, dopo cinque anni dalla loro approvazione, una rivisitazione organica. Questa sarà mirata a incentivare il trasferimento di quote delle merci dalla strada alla ferrovia, a introdurre un monitoraggio ambientale uniforme lungo ogni singolo corridoio TEN-T, a connettere le infrastrutture di secondo livello e la loro programmazione per garantire le interazioni fra le infrastrutture di ogni singolo corridoio, a individuare l'interazione tra la rete TEN e il bacino del Mediterraneo, costruendo un piano euromediterraneo condiviso da Paesi dell'Unione europea e da tutti i Paesi che si affacciano sul bacino del Mediterraneo.

L'Unione europea ha accettato la nostra proposta e già nel prossimo autunno si terrà una conferenza di tutti i Paesi

dell'Unione europea e di quelli che si affacciano sul bacino del Mediterraneo, con l'obiettivo di dare consistenza formale e procedurale non soltanto alla rivisitazione delle reti TEN, ma anche all'identificazione del ruolo nuovo del Mediterraneo e dell'Italia all'interno di tale teatro economico.

PRESIDENTE. Grazie. Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

AURELIO SALVATORE MISITI. Riguardo all'incidente di Viareggio, l'informazione dettagliata del Ministro, composta da numerose informazioni, ha un carattere tecnico molto spiccato, quindi, al di là di quanto riportato dal Ministro sul caso specifico, ritengo necessaria una riflessione di carattere generale sui problemi della sicurezza del sistema ferroviario, riflessione che non deve avere luogo solo in seguito al verificarsi di un incidente, mentre è doveroso individuare modalità per prevenire ulteriori disastri nel sistema ferroviario.

È necessario quindi un rinnovamento del sistema, perché a mio giudizio l'attuale struttura della società delle ferrovie presenta carenze e possibilità di discriminazioni nei territori, perché si tratta di una società per azioni, costituita in forma di *holding*, che pur essendo di proprietà dello Stato, possiede una visione privatistica, che necessita di maggiori controlli. Se, ad esempio, Trenitalia deve affrontare un problema di sicurezza, emerge un aspetto infrastrutturale, ma le cause principali di eventuali incidenti sono riconducibili al materiale circolante. La società Trenitalia dovrebbe avere un'autonomia maggiore per effettuare investimenti sulla sicurezza, perché probabilmente con l'attuale sistema della *holding*, che ha una visione ovviamente più generale dei problemi del trasporto ferroviario, i problemi della sicurezza del materiale rotabile possono essere messi in secondo piano, sebbene si tratti di una società dedicata al trasporto merci e passeggeri.

Ritengo quindi che il problema debba essere riconsiderato e che Trenitalia do-

vrebbe essere sottoposta a un controllo terzo oggi inesistente, laddove le Ferrovie dello Stato fanno manutenzione e svolgono la loro attività senza il controllo di un organismo terzo. Da questo punto di vista, i colleghi del Partito democratico hanno avanzato una proposta relativa all'istituzione di una specifica autorità e, sebbene sia opportuno evitare il proliferare delle autorità, è però opportuno che un'autorità di controllo vigili su una società per azioni di proprietà pubblica. Dopo la riforma delle ferrovie, infatti, fare le regole, applicarle e controllarle rappresenta una rilevante anomalia.

La questione della sicurezza evidenzia quindi l'esigenza di una riforma del sistema. Probabilmente occorrerà una società terza, che dipenda direttamente non dalla *holding* ferroviaria, ma dallo Stato, o che sia una società autonoma in grado di gestire la sicurezza nel campo ferroviario. Non discuto i termini tecnici, ma credo si possano impartire disposizioni e dare linee guida perché Trenitalia si premuri di effettuare la manutenzione e il controllo seguendo *standard* in grado di evitare disastri come quello recentemente avvenuto a Viareggio.

Per quanto riguarda la Tirrenia, abbiamo trattato e ottenuto questa proroga di un anno. Vorremmo sapere a che punto sia giunto il processo di privatizzazione. L'Europa ci ha autorizzato a dividere le attività regionali da quelle nazionali, ma sarebbero necessarie informazioni più chiare e un'eventuale documentazione specifica sulle gare di privatizzazione, perché ritengo che l'informazione sia stata limitata.

Per quanto riguarda i programmi relativi ai progetti transeuropei della rete TEN, sono state indicate alcune cifre ed è stato citato il corridoio 1, ma sulla tratta Napoli-Palermo c'è stato il silenzio. Ho invece bisogno di sapere se da Napoli a Palermo sia possibile realizzare il quadruplicamento ferroviario realizzato in tutto il territorio nazionale, da Torino a Trieste e dal Brennero a Napoli; nella tratta Napoli-Palermo è previsto soltanto l'adeguamento dell'attuale sistema. Credo che su questo

sia necessario soffermarsi e fornire maggiori informazioni, perché altrimenti le opere di congiungimento possono essere considerate superflue, mentre è doveroso trattare il Mezzogiorno d'Italia come il resto del Paese, garantendo il quadruplicamento ferroviario, senza abdicare a favore delle logiche privatistiche della società Ferrovie dello Stato.

Vorrei avere anche un'informazione più dettagliata sull'appalto relativo al ponte sullo stretto. Sono contento che alla Rotterdam-Genova siano stati destinati, nella recente riunione del CIPE, 7 miliardi di investimenti, mentre unire Bari-Varna mi sembra secondario rispetto alla Bari-Napoli, che permette l'unificazione del corridoio 1 con il corridoio 5. Sono necessarie anche maggiori informazioni sulle « Autostrade del mare », che forse otterremo in un'altra occasione perché oggi non abbiamo avuto nulla di tutto questo.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Chiedo scusa per l'interruzione, ma fortunatamente ho letto la porzione del mio intervento relativa all'incidente di Viareggio, perché apprendo adesso che una notizia dell'agenzia AGI mi attribuisce cose che non ho mai detto. Voi avete sentito, ho consegnato la copia del documento che ho letto e, nonostante questo, l'agenzia titola: « Matteoli: l'intervento tedesco non corretto, i controlli e la manutenzione del carro ferroviario esploso a Viareggio sarebbero stati eseguiti in modo non conforme alle norme, ma nelle officine tedesche. È la tesi espressa dalla nota dell'agenzia della sicurezza incaricata dal Ministro delle infrastrutture di indagare sull'incidente ».

Ho consegnato il documento scritto, che ho letto; non ho detto questo, non so come il giornalista dell'AGI abbia potuto scriverlo e resto perplesso. So che siamo in diretta, ma questo significa che ha percepito male, perché è sufficiente leggere il testo.

Su un controllo terzo si può lavorare, perché non sono aprioristicamente contrario.

Ho fatto una relazione sintetica sulla Tirrenia, ma gli incontri con le quattro regioni interessate si sono conclusi con il raggiungimento di accordi con tre di queste: Toscana, Campania e Sardegna. Manca una soluzione per la Sicilia.

Quanto alla Napoli-Palermo, è stata inserita nelle opere relative al prossimo triennio e sarà riportata nell'allegato infrastrutture al DPEF, ma non è ancora passata al CIPE e in Conferenza Stato-Regioni. Auspico ovviamente che Conferenza Stato-Regioni e CIPE recepiscono quanto il Ministero ha scritto nell'allegato.

AURELIO SALVATORE MISITI. Adeguamento, non quadruplicamento ferroviario, come nel resto del Paese.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Rileggo la proposta che abbiamo formulato: « Avviare concretamente, aprendo i cantieri, due interventi chiave per lo sviluppo del Mezzogiorno, il ponte sullo Stretto di Messina e l'asse ferroviario Napoli-Bari; avviare i lavori di adeguamento della tratta ferroviaria Battipaglia-Reggio Calabria; avviare il progetto per il collegamento ferroviario veloce Palermo-Catania; avviare a realizzazione gli *hub* portuali ». Questa è la proposta che deve ancora andare in Conferenza Stato-Regioni e al CIPE.

SILVIA VELO. Ringrazio preventivamente il Ministro, con cui sarebbe opportuno rivederci prima della sospensione estiva.

Desidero fare una breve riflessione su alcune questioni. La prima è l'incidente di Viareggio. È un tema da approfondire, la magistratura sta indagando, quindi esprimiamo rispetto per le indagini che sembra si avviino a essere molto complesse.

Subito dopo l'incidente, era comunque emersa con chiarezza la necessità di effettuare una ricognizione approfondita delle normative vigenti, rispetto alla quale, come Commissione trasporti, ci eravamo assunti un impegno, che rinnovo, perché il quadro configuratosi con le liberalizzazioni del trasporto merci rende la norma-

tiva articolata, farraginosa, variegata, per cui le indagini sono complicate dalla difficoltà di individuare le responsabilità.

Seconda questione. l'Agenzia della sicurezza, che sta lavorando per il Governo e per il ministro e sta effettuando un'indagine su quanto accaduto, è stata istituita dal Governo Prodi nella scorsa legislatura, ma deve essere resa più efficiente attraverso strumenti quali personale e risorse, e attraverso l'autonomia necessaria a un ente, che per essere autorevole su questo piano deve essere effettivamente autonomo e terzo. Noi l'abbiamo sollecitato fin dall'inizio, lo ribadiamo oggi, e cogliamo l'occasione fin da ora per anticipare al ministro la richiesta di effettuare nei prossimi mesi una ricognizione, un monitoraggio sul livello di accresciuta attività che questa agenzia riesce a esprimere e che il Governo riuscirà a conferirle anche in seguito a questo incidente.

La terza questione, accennata dal collega Misiti, riguarda la proposta di legge da noi avanzata per l'istituzione di un'autorità sulla sicurezza ferroviaria. Ci dispiace di essere stati preveggenti da questo punto di vista e chiediamo al Presidente e al Governo di supportarci nell'accelerare questa procedura.

Per quanto concerne la questione Tirrenia, anche se l'informativa del ministro è stata sintetica probabilmente perché è in atto una gara, esprimo soddisfazione per quanto ha riferito. Si è infatti venuto a creare un percorso positivo, che coinvolge le regioni, che permette l'emanazione di bandi regionali, in cui ci si fa carico di suddividere il bilancio di Tirrenia in funzione delle competenze della casa madre e delle varie compagnie regionali, riconducendo all'ordine un percorso che prima ne era privo.

Potrei dire che l'avevamo detto, perché sin dall'inizio di questa vicenda il Gruppo del Partito democratico in Commissione e la Regione Toscana, in cui sono stata eletta, hanno avanzato la proposta di «spacchettare» Tirrenia nelle varie compagnie regionali, direzione verso la quale mi sembra ci si stia indirizzando.

Mi preoccupa invece che, nella sua breve relazione, il ministro abbia citato la necessità di filtrare le corse per esigenze di *budget* di legge finanziaria e perché i contributi non si configurino come aiuti di Stato, contravvenendo alle norme comunitarie. Il termine diplomatico usato dal ministro di «filtrare» le corse significa però, per gli abitanti delle isole, veder peggiorare le proprie condizioni di vita.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non è stato toccato nulla, non è stato tagliato nulla.

SILVIA VELO. Qualcosa è stato tagliato, ad esempio la Genova-Olbia.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Le assicuro che non è stato tagliato nulla.

SILVIA VELO. Voglio comunque interpretare il termine «filtrare» in senso positivo. «Filtrare» può anche significare riorganizzare le corse in maniera più efficiente, evitando le sovrapposizioni. Su questo siamo d'accordo. Fin dall'inizio di questa vicenda, ribadiamo però l'esigenza che i servizi pubblici siano garantiti e come nel rapporto fra isole e continente questa garanzia diventi vitale anche perché contemporaneamente — su questo ho presentato diverse interrogazioni — si assiste alla chiusura dell'Agenzia delle entrate, alla riorganizzazione dei servizi postali; sui termini di politica sanitaria, ho presentato un'interrogazione in quanto si limita il numero di ambulanze che hanno accesso automatico sui traghetti, ad esempio nel caso dell'isola d'Elba con Piombino. È quindi necessario garantire servizi adeguati e pari agli altri cittadini *in situ*, ovvero assicurare adeguati collegamenti.

È necessario quindi cogliere l'occasione di questo percorso di riorganizzazione, privatizzazione e razionalizzazione della compagnia pubblica per migliorare il servizio garantito ai cittadini.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Velocemente,

per quanto riguarda l'Agenzia della sicurezza, il provvedimento per l'ampliamento delle funzioni è stato inserito già da diversi mesi nel disegno di legge Brunetta, ma, poiché si tratta di un disegno di legge, questo richiede più tempo; è stato ora inserito nel decreto, affinché possa essere velocemente convertito in legge.

Per quanto riguarda la Tirrenia, onorevole, viaggiamo in condizioni di grande difficoltà, perché, essendo ormai giunti a luglio, ho dato per scontato che sia stato autorizzato l'anno di proroga, ma non ho mai ricevuto dall'Europa un atto, una lettera o una nota, che me ne informasse ufficialmente.

Devo dare atto alle regioni per la collaborazione garantita nel trovare le soluzioni e per i fondi messi a disposizione, perché da 220 milioni di euro siamo scesi a 174. Mancano quindi 46 milioni, che non potrei mettere a disposizione neppure se li avessi, perché si configurerebbero come aiuti di Stato. Se invece le regioni partecipano finanziariamente, il ministero può partecipare alla suddivisione dei 46 milioni di euro che mancano senza che si tratti di aiuto di Stato.

Nel cercare soluzioni ad argomenti come questo, quindi, si incontrano numerose difficoltà. Le regioni hanno avuto la sensibilità di sedersi al tavolo e di trovare le soluzioni con il ministero.

PRESIDENTE. Data la disponibilità del Ministro a tornare, ritengo opportuno rin-

viare il seguito dell'audizione ad altra seduta per proseguire il dibattito e consentire la replica del Ministro Matteoli, che ringrazio per il suo intervento.

La seduta termina alle 16,30.

ERRATA CORRIGE

Nel *Resoconto stenografico* della seduta delle Commissioni Riunite VIII-IX n. 1 del 25 marzo 2009:

a pagina 3, prima colonna, trentunesima riga, sostituire le parole: « sono venuto » con la seguente « venni »;

a pagina 18, prima colonna, quindicesima riga, sostituire la parola « potesse » con la seguente « sarebbe potuto »;

a pagina 22, prima colonna, quarantaseiesima riga, sostituire la parola « chiudeva » con le seguenti « sarebbe potuto chiudere ».

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 15 settembre 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO