

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

6.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 4 NOVEMBRE 2009

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Bergamini Deborah (PdL)	13
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	2	Biasotti Sandro (PdL)	12
Seguito dell'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 (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Garofalo Vincenzo (PdL)	12
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	2, 8, 11, 15, 16	Ginefra Dario (PD)	13
		Lovelli Mario (PD)	14
		Matteoli Altero, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	2, 11, 12, 15
		Misiti Aurelio Salvatore (IdV)	8
		Velo Silvia (PD)	9

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Repubblicani, Regionalisti, Popolari: Misto-RRP.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 15,20.

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.

Seguito dell'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, il seguito dell'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.

Nella medesima audizione il Ministro, su richiesta della Commissione, aveva altresì fornito indicazioni in merito agli sviluppi del processo di privatizzazione del Gruppo Tirrenia, alle vicende relative al commissariamento dell'Autorità portuale di Bari, e alla posizione del Governo italiano rispetto alle iniziative della Commissione europea sulla politica delle reti transeuropee di trasporto.

Ricordo che nella seduta dell'8 luglio scorso, dopo la relazione del Ministro e gli interventi dei deputati Misiti e Velo, altri membri della Commissione avevano chiesto di intervenire, ma non era stato possibile concludere il dibattito per mancanza di tempo.

Nel fissare per la seduta odierna la conclusione della suddetta audizione, in considerazione dei temi già affrontati nella relazione svolta l'8 luglio scorso, ho invitato il Ministro, facendomi interprete di sollecitazioni formulate in sede di ufficio di presidenza, a fornire alcune indicazioni sugli sviluppi del processo di privatizzazione del Gruppo Tirrenia e sugli esiti della conferenza sul futuro delle reti transeuropee di trasporto, che si è svolta a Napoli il 21 e 22 ottobre scorsi.

Approfittiamo quindi della grande disponibilità del Ministro Matteoli e anche della sospensione dei lavori d'Aula, per avere un confronto su tutti questi temi. Do la parola al Ministro Matteoli per lo svolgimento della relazione.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il presidente Valducci, a nome della Commissione — come ha testé ricordato — mi ha chiesto di tornare oggi anche per rispondere alle ulteriori domande a valle della mia audizione dell'8 luglio sul disastro ferroviario di Viareggio e per fornire informazioni in merito al processo di privatizzazione di Tirrenia e ai risultati della conferenza di Napoli del 21 e 22 ottobre scorso sulle reti TEN-T.

Partendo dal disastro ferroviario, prima di rispondere ad altre domande ritengo opportuno fornire ulteriori informazioni sugli accertamenti e sulle azioni compiute dopo l'incidente.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ha svolto indagini per acquisire tempestivamente gli elementi utili all'individuazione delle cause tecniche dell'accaduto, anche al fine di verificare la necessità di interventi immediati per contribuire a evitare il ripetersi di analoghi eventi.

A seguito dei primi rilievi sul luogo dell'incidente e sulla base della documentazione resa disponibile da Trenitalia Spa e da RFI Spa, dall'Autorità per la sicurezza tedesca (EBA), nonché sulla base degli elementi raccolti sul luogo dell'incidente, compatibilmente con le prescrizioni dell'autorità giudiziaria, sono stati svolti alcuni sopralluoghi presso le officine nelle quali sono state effettuate le ultime manutenzioni al carro di cui si è spezzato un asse a Viareggio.

Come ebbi già modo di precisare nell'audizione dell'8 luglio, il carro n. 33807818210/6, su mandato del proprietario, la Gatx Rail Germany, era stato inviato il 21 gennaio del 2009 presso l'officina Cima riparazioni, riconosciuta e certificata dalla Rail Deutschland AG, per effettuare sullo stesso l'intervento previsto dal piano di manutenzione, ed era stato riconsegnato all'esercizio dalla stessa officina il 2 marzo 2009. Era stato, quindi, inviato il 21 gennaio e riconsegnato il 2 marzo.

Nel corso dei previsti controlli visivi e strumentali degli organi meccanici deputati al moto (ruote, cerchioni, assi, boccole, eccetera) il personale dell'officina Cima aveva rilevato alcune non conformità a due sale presenti sul carro, pertanto aveva richiesto al proprietario l'invio di due sale idonee per la loro sostituzione. Il proprietario del carro ha, pertanto, fatto pervenire all'officina Cima due sale, fra cui quella che l'officina ha montato sul carro dal numero che ho testé ricordato, la stessa ritrovata poi spezzata a Viareggio.

L'officina Cima ha sottoposto a controllo visivo le due sale e ha verificato che il diametro delle ruote fosse compatibile con quello delle altre ruote del carro, che erano state sottoposte nel mese di novembre 2008, presso l'officina di manuten-

zione tedesca Jungenthal Waggon GmbH, certificata dalla Rail Deutschland AG, a una revisione che prevedeva anche l'effettuazione dei controlli non distruttivi sull'asse.

Sulla base di questa informazione, è stato effettuato, congiuntamente all'Autorità nazionale per la sicurezza tedesca (EBA), un sopralluogo presso l'officina Jungenthal. In occasione di tale visita, i rappresentanti dell'officina hanno fornito copia di tutti i documenti relativi all'attività di manutenzione svolta, delle certificazioni del personale che ha svolto i controlli non distruttivi, nonché dei certificati delle apparecchiature utilizzate.

Non è stato possibile ricostruire, né da parte dell'EBA, né dell'officina Jungenthal, la storia della sala montata, costruita nel 1974 e quindi antecedente all'anno 2002, e neppure ricevere informazioni relative agli ultrasuoni degli assi appartenenti alla stessa colata di quello rotti a Viareggio.

Nel corso dell'indagine dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, sono stati acquisiti i risultati delle misurazioni relative al binario sul quale si è verificato l'incidente di Viareggio, senza rilevare alcuna non conformità. È stato anche accertato che, nella tratta Genova-Viareggio, il dispositivo per il rilevamento della temperatura delle boccole, posizionato fra le località di Lavagna e Sestri Levante, al chilometro 41,600, al passaggio del treno, che poi sarebbe deragliato a Viareggio, non ha rilevato temperature fuori norma.

In merito alla rottura dell'asse, è necessario ancora accertare se l'anomalia che ne ha provocato il cedimento fosse già esistente al momento del controllo eseguito presso lo stabilimento Jungenthal a novembre del 2008, e se tale anomalia fosse, in tale occasione, rilevabile, e con quali strumenti. A tal fine, occorre attendere i risultati delle prove che l'autorità giudiziaria ha previsto di eseguire, e che dovrebbero essere partecipati anche all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

Sono in corso, inoltre, ulteriori approfondimenti e accertamenti, che riguardano

la costruzione delle varie fasi dell'evento in ambito ferroviario, sia lato infrastrutture che materiale rotabile, dalla rottura dell'asse alla fuoriuscita del gas. In particolare, si stanno verificando le eventuali cause tecniche che hanno concorso al ribaltamento dei carri a valle dello svio, e le cause della fuoriuscita di gas dal serbatoio del carro cisterna n. 33807818210/6.

Vi informo che sono stati presi alcuni provvedimenti urgenti: con nota del 3 luglio 2009 l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ha disposto controlli straordinari finalizzati a individuare, il più rapidamente possibile, assili che si trovassero in condizioni simili a quelli rotti a Viareggio. Con la stessa finalità, il 26 agosto 2009 l'Agenzia ha richiesto a tutte le imprese ferroviarie con certificato di sicurezza per il trasporto merci rilasciato in Italia di effettuare controlli non distruttivi su tutti gli assili appartenenti alla stessa categoria dell'asse rotto e montati su carri immatricolati in Italia, non in possesso della necessaria tracciabilità della storia costruttiva e manutentiva.

Inoltre, è stato dato incarico alle imprese ferroviarie italiane di chiedere ai propri interlocutori esteri gli elementi tecnici relativi alla manutenzione degli assili dei carri esteri da far circolare in Italia.

Di tali provvedimenti ho riferito personalmente in occasione della conferenza di Bruxelles dell'8 settembre scorso e, come ho ricordato nei miei diversi interventi a valle del disastro, l'attuale assetto del traffico ferroviario, in particolare del traffico merci, richiede l'individuazione di provvedimenti condivisi a livello europeo, per l'adozione dei quali l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ha subito sollecitato le autorità nazionali e l'ERA, l'Agenzia ferroviaria europea.

A tal fine, a seguito degli incontri tra l'autorità nazionale e l'ERA e della citata conferenza europea sulla sicurezza ferroviaria dell'8 settembre scorso, è stata istituita presso l'ERA stessa una *task force*, cui partecipa anche l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, che ha già iniziato i lavori e il cui programma è

suddiviso in due fasi principali. La prima fase — settembre 2009-dicembre 2009 — riguarda misure da prendere a seguito del ritorno di esperienza sulle rotture di assili in Europa (con riferimento ai casi dell'Austria, della Germania e dell'Italia). La seconda fase — gennaio 2010-luglio 2010 — riguarda successive misure finalizzate alla revisione del differente standard di manutenzione in Europa e alla definizione di un programma di armonizzazione.

Infine, ritengo utile informarvi che sono in corso ulteriori provvedimenti adottati, o in corso di approfondimento, per la sicurezza del trasporto di merci pericolose su ferrovia. A seguito dell'atto di indirizzo verso il Gruppo Ferrovie dello Stato, da me emanato in data 29 luglio, è stato attivato un confronto con gli operatori per individuare misure tese al generale innalzamento del livello di sicurezza dei trasporti di merci pericolose, non necessariamente legate agli esiti delle indagini sul disastro di Viareggio. In tale ambito, è già stato sentito il gestore dell'infrastruttura RFI, mentre il 3 novembre è stato effettuato un incontro con tutti gli operatori ferroviari, nel corso del quale sarà anche verificato lo stato di attuazione dei provvedimenti disposti dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

Fra i provvedimenti allo studio, sono in corso di approfondimento misure riguardanti l'introduzione temporanea di una riduzione di velocità nelle more del completamento delle verifiche sulla tracciabilità degli assili sopra descritte, un'ottimizzazione degli itinerari alternativi per le merci pericolose, da definire con il contributo di RFI, e un rafforzamento delle attività di controllo negli scali da parte della stessa RFI.

Nel frattempo, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie il 27 luglio ha disposto l'obbligo che i treni trasportanti merci pericolose circolino con il sistema di sicurezza attivo, ove disponibile; nei casi in cui tali dispositivi non siano disponibili, sono state introdotte apposite limitazioni.

Le informazioni che vi ho fornito — alcune delle quali sono ripetizioni della precedente audizione — sono tutti gli ele-

menti a mia conoscenza. Non c'è nulla che io sappia di più di quanto sappiate voi adesso, dopo la mia esposizione dei fatti. Anche sui provvedimenti che sono stati presi, o che sono in corso, vi ho riferito ciò che so. È giusto — e non lo dico per piaggeria — che il Parlamento sia informato nella misura in cui lo è il Ministro. Sapete tutti che è in corso l'indagine giudiziaria, sulla quale io mi sono sempre rifiutato di esprimermi perché non mi pare corretto. Bisogna lasciare lavorare la magistratura. Io non mi sono mai permesso di chiedere un'informazione: ho lavorato, come era giusto che lavorassi, con l'Agenzia nazionale della sicurezza delle ferrovie, ma non sono andato oltre.

Venendo al secondo punto che mi era stato chiesto di riferire, la privatizzazione della Tirrenia, credo che oggi sia la giornata adatta per rispondere, visto quello che è accaduto ieri.

C'è una grande soddisfazione. Si tratta di un lavoro che si è potuto svolgere grazie a una corretta collaborazione tra istituzioni, Governo centrale e regioni interessate. Si è lavorato per un anno e ora si è trovata una soluzione. Voglio ricordare anche che, da quando ricopro la carica di Ministro, ho sempre ribadito e difeso, anche quando l'Europa ci metteva alle strette — l'essenzialità della continuità territoriale tra il continente e il nostro ampio sistema insulare. Come ho già avuto modo di ribadire nell'audizione dell'8 luglio, poiché il 31 dicembre 2008 sarebbe scaduta la concessione con Tirrenia, dovevamo necessariamente effettuare una gara ad evidenza pubblica per affidare i servizi da essa gestiti. Voglio essere ancora più esplicito: il 31 dicembre dell'anno scorso Tirrenia non esisteva più. In conseguenza della presa di posizione dell'Europa, che ci obbligava a privatizzare entro il 31 dicembre, cosa che non era stata fatta, Tirrenia non esisteva più, con tutte le conseguenze del caso, non solo imprenditoriali, non solo relative a servizi, ma anche e soprattutto a 3.800 posti di lavoro.

Di fronte alla scadenza del 31 dicembre, abbiamo quindi chiesto una proroga di almeno un anno per effettuare la gara.

Per la verità, essa era stata chiesta per molto di più; l'Unione europea ce l'aveva accordata per sei mesi, e, a forza di insistere, siamo riusciti a estenderla a un anno, fino al 31 dicembre 2009.

Per consentire che ci fosse una base accettabile, o, meglio ancora, un reale interesse del mercato a partecipare a un simile bando, è stato necessario garantire, almeno nel triennio 2010-2012, un contributo certo da parte dello Stato per i servizi resi.

Per una simile operazione è stato necessario filtrare le varie corse e i servizi attuali per rispondere a due precise clausole: evitare che la soglia garantita dal pubblico interesse diventasse aiuto di Stato; rientrare nel *budget* di disponibilità dello Stato nel triennio.

Come sapete, nel mese di aprile di quest'anno ho aperto un tavolo con le regioni interessate, cioè Sardegna, Toscana, Campania, Lazio e Sicilia. Dopo una prima ipotesi di vendita dell'intero gruppo, si è definito un percorso che prevede la cessione delle società Caremar, Saremar e Toremar rispettivamente alle regioni Campania per i servizi Caremar nel golfo di Napoli, Lazio per i servizi Caremar nell'arcipelago pontino, Sardegna per i servizi Saremar e Toscana per i servizi Toremar.

Per quanto riguarda la Siremar, a seguito del non interesse all'acquisizione della società da parte della regione siciliana, lo Stato provvederà alla privatizzazione attraverso procedura di gara aperta, trasparente e non discriminatoria, atta a determinare un prezzo di mercato, analogamente a quanto previsto per la società capogruppo Tirrenia.

In data 15 ottobre 2009, insieme al collega Tremonti, ho inviato una lettera contenente i criteri e la tempistica dell'accordo con le citate regioni che, per il tramite dei rispettivi presidenti, hanno manifestato la piena condivisione. Sulla base di tale accordo è stato predisposto un emendamento da inserire nel decreto-legge n. 135 del 2009, cosiddetto «salva-infrazioni», che entrerà in vigore a metà novembre e prevederà il trasferimento, a

titolo gratuito, al 100 per cento, alle regioni Toscana, Campania, Lazio e Sardegna, delle rispettive società regionali Torem, Caremar, Saremar, definendone i criteri.

Dette regioni, come d'intesa con la Commissione europea, avendo manifestato l'interesse a rilevare da Tirrenia Spa, a titolo gratuito, le rispettive proprietà delle società regionali di navigazione, provvederanno autonomamente, successivamente al trasferimento, all'avvio di una procedura di privatizzazione del trasporto di cabotaggio marittimo regionale nel territorio di competenza, nel rispetto della normativa e delle esigenze di pubblico servizio.

A tal fine, a decorrere dal 1° gennaio 2010, le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione relativi ai servizi di cabotaggio marittimo e di servizio pubblico, che si svolgono all'interno delle regioni interessate, saranno esercitate dalle stesse regioni.

Lo Stato, attraverso la Fintecna, provvederà ad avviare le procedure di privatizzazione delle rimanenti società Tirrenia e Siremar. Le nuove convenzioni per Tirrenia e Siremar e i contratti di servizio per le restanti società devono essere stipulati, all'atto del completamento delle procedure di gara, sulla base dei criteri stabiliti dal CIPE, e comunque nei limiti degli stanziamenti dello Stato, pari a 184.942.251 euro.

Le convenzioni determinano le linee da servire, le procedure e i tempi di liquidazione del rimborso degli oneri di servizio pubblico, introducendo meccanismi di efficientamento volti a ridurre i costi del servizio per l'utenza, nonché forme di flessibilità tariffaria non distorsive della concorrenza. I contratti di servizio saranno stipulati nel rispetto del mantenimento del servizio universale e della continuità territoriale con le isole.

Sulla base di questi elementi, concordati con la Commissione europea e con tutte le regioni interessate, ieri, 3 novembre 2009, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, si è provveduto alla sottoscrizione, tra i ministri, i presidenti

delle regioni e il Presidente del Consiglio, degli accordi di programma con le suddette regioni.

Nelle more della completa liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo, attraverso il completamento del processo di privatizzazione che, come da intesa con la Commissione europea, dovrà avvenire entro e non oltre il 30 settembre 2010, le convenzioni attualmente in vigore saranno prorogate fino a tale data, nei limiti dello stanziamento a carico del bilancio dello Stato, pari — come ho detto in precedenza — a circa 184 milioni di euro.

È stato, altresì, previsto, nell'emendamento da inserire nel decreto salva-infrazioni prima richiamato, che per i dipendenti della società del gruppo Tirrenia, delle società da essa derivanti e di quelle che dalla stessa acquistano o affittano aziende o rami di aziende, nel limite massimo complessivo di spesa di 15 milioni di euro, di concedere per dodici mesi l'intero trattamento di integrazione salariale straordinaria prevista dalle vigenti disposizioni di legge, con la relativa contribuzione figurativa, e gli assegni per il nucleo familiare, ove spettanti.

Ritengo opportuno ricordare, inoltre, che, nell'ambito delle risorse del Ministero delle infrastrutture e trasporti, un importo pari a 7 milioni di euro per l'anno 2009 è stato finalizzato alle spese per l'ammodernamento e l'adeguamento alle norme internazionali in materia di sicurezza marittima della flotta del gruppo Tirrenia.

Infine, si è deciso che, entro il 31 dicembre 2009, le regioni Toscana e Sardegna dovranno procedere alla pubblicazione dei bandi di gara per la privatizzazione delle società a esse trasferite, e dovranno approvare gli schemi di contratto di servizio con gli aggiudicatari, avente durata non superiore a dodici anni. Invece, per la Campania e il Lazio, il termine del 31 dicembre 2009 viene prorogato al 28 febbraio 2010, in considerazione della necessaria cessione del ramo d'azienda della Caremar, che la regione Campania dovrà effettuare a favore della regione Lazio per le attività relative all'arcipelago pontino, mentre il Ministero delle

infrastrutture e dei trasporti e quello dell'economia e delle finanze dovranno provvedere, entro il 31 dicembre 2009, ad approvare gli schemi di convenzione relativi alle società Tirrenia e Siremar, da sottoscrivere con gli aggiudicatari all'atto del completamento delle rispettive procedure di gara.

Ho esposto la vicenda Tirrenia, seppur sintetizzata, perché è stato un anno di lavoro, ma credo di poter dire che nella sintesi c'è tutto il percorso.

Infine, il terzo motivo per cui mi è stata chiesta l'audizione riguarda i risultati della conferenza di Napoli del 21 e 22 ottobre sulle reti TEN-T.

Ritengo opportuno precisare che, nella mia passata audizione, ebbi modo di 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 di uno spazio geoeconomico più complesso, quale quello europeo, tanto che, estrapolando dall'elenco delle opere strategiche di leggio-biettivo approvate dal CIPE nel periodo 2002-2008, è possibile leggere la stessa correlazione tra le opere del programma approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 e il quadro programmatico definito dal documento Van Miert del 2003.

Come ebbi modo di precisare, sempre nella precedente audizione, nella seduta del 9 ottobre 2008 del Consiglio dei Ministri dei trasporti dell'Unione europea, ho proposto formalmente di avviare un monitoraggio di tutte le azioni di carattere tecnico, normativo e finanziario necessarie per la realizzazione delle reti TEN-T, di avviare cioè, dopo cinque anni dalla loro approvazione, una rivisitazione organica. L'Unione europea ha accettato la mia proposta e dieci giorni fa si è tenuta a Napoli la Conferenza ministeriale sulle reti TEN-T.

L'obiettivo della Conferenza era quello di dare consistenza formale e procedurale non solo alla rivisitazione delle reti TEN, ma anche all'identificazione del nuovo ruolo del Mediterraneo e dell'Italia all'interno di un teatro economico.

Per confermare il successo dell'iniziativa, potrei fornire solo due dati: la partecipazione alla conferenza è stata di quarantasei Paesi, tra cui Stati membri dell'Unione europea, Paesi dei Balcani, del Mediterraneo occidentale, dell'Africa, nonché Norvegia, Svizzera, Federazione russa e Turchia; di questi quarantasei Paesi, trentasei erano rappresentati direttamente dal ministro.

Tenuto conto della rilevanza dei risultati definiti nel documento finale, approvato all'unanimità a valle di una riunione plenaria dei trentasei ministri — documento che consegno alla Commissione — ritengo utile sintetizzare i punti più incisivi che la conferenza ha prodotto.

La prima decisione è stata quella di dare sistematicità annuale alla conferenza. Il prossimo anno, molto probabilmente, essa si terrà a Saragozza in Spagna, perché il ministro spagnolo ne ha fatto richiesta.

Il secondo elemento importante è stato la proposta di non sottoporre gli investimenti pubblici ubicati sulle reti TEN ai vincoli di Maastricht.

Il terzo punto ha riguardato il superamento delle catene montuose e alla garanzia della continuità territoriale ottenuta attraverso la realizzazione di collegamenti stabili.

Il quarto punto è stato quello relativo alla ricerca del consenso. Non deve mai prendere corpo una gestione del dissenso, mirata solo a bloccare, per motivi soggettivi, scelte che, nel caso delle reti TEN-T, riguardano l'intero asse comunitario.

Il quinto punto ha ribadito la necessità e l'urgenza di approfondire la cooperazione attualmente in corso, per garantire l'interconnessione tra il Mediterraneo, i Balcani, il Mar Nero, il continente africano e oltre, incluso il Corridoio 8 esteso fino a Napoli.

Il sesto punto è stato quello dibattuto dall'apposito laboratorio relativo alla rete ferroviaria ad alta velocità: è emerso che il sistema ad alta velocità è un grande e tangibile risultato di interoperabilità della

rete europea e rappresenta un'occasione per riportare su ferrovia una rilevante quota di domanda di trasporto.

Il settimo punto, che è stato forse il più dibattuto, è stato quello relativo al sistema delle autostrade del mare e delle vie navigabili interne. Tutti hanno condiviso la necessità di garantire, attraverso il contributo dell'Unione Europea, una corretta attivazione di tale offerta modale, e ciò anche attraverso incentivi come l'*ecobonus*.

L'ottavo punto, invece, è emerso dal dibattito relativo alle modalità di accesso alle risorse e di gestione finanziaria dei vari interventi. In particolare, è stata ribadita, ancora una volta, l'opportunità di ricorrere a forme di *partnership* pubblico-privato.

Il nono punto è stato quello relativo alla richiesta alla Commissione di simulare, entro il 2011, la costruzione di un'offerta organica e funzionale del sistema TEN-T attuale e allargato al 2020.

Infine, il decimo punto è stato quello relativo al ruolo del continente africano. Tutti i partecipanti hanno ribadito che sarebbe paradossale costruire una rete TEN-T senza tenere conto di un bacino territoriale come l'Africa, essenziale nei processi di scambio commerciale, culturale e imprenditoriale.

Signor presidente, credo di avere risposto alle sue domande e alle sue richieste, a nome di tutta la Commissione, per i tre punti che mi erano stati posti. Naturalmente, restiamo sempre disponibili a rispondere alle eventuali domande dei colleghi e a tornare in Parlamento per le audizioni e per partecipare a un confronto con i membri di questa Commissione, che ringrazio per l'attenzione.

PRESIDENTE. La ringrazio, signor Ministro. Do ora la parola ai deputati che intendano porre quesiti o formulare osservazioni.

AURELIO SALVATORE MISITI. Signor presidente, sulla questione di Viareggio, ringrazio il Ministro, che è sempre molto cortese e ci informa dettagliatamente delle

questioni e non risparmia tempo; l'ha fatto non solo oggi, per la verità, che siamo liberi da impegni d'Aula, ma anche quando non avevamo molto tempo, e l'ha fatto sempre con dovizia di particolari.

Anche su questo tema è necessario, a mio modesto avviso, che il Ministero sia sempre più protagonista, nel senso che ci sono alcune regole probabilmente da modificare: per esempio, per quanto riguarda la sicurezza, credo che ci siano regolamenti obsoleti.

Bisogna adeguare la sicurezza del trasporto ferroviario a quella del trasporto aereo, che a sua volta si adegua a quella della missilistica, e via via a scendere. Non è possibile che un treno, e quindi un elemento mobile sulla ferrovia, sia mantenuto soltanto con i metodi tradizionali, che pure sono importantissimi. Bisogna prevedere, per esempio, che sia interrotta l'attività di un elemento mobile sulla ferrovia dopo un determinato numero di chilometri e non di anni. I motori degli aeromobili hanno una durata non di due, cinque o dieci anni, ma corrispondente a 100 mila o 200 mila chilometri. Anche nelle ferrovie è probabilmente necessario introdurre parametri più corrispondenti alle necessità e, quindi, avere la possibilità di un secondo controllo, più avanzato di quello tradizionale.

Questo fatto deriva, secondo me, certamente dai rapporti dell'Italia con gli altri Paesi, ma anche da un'autonomia troppo estesa di gestione della *holding* delle ferrovie e, quindi, delle due principali società che vi fanno capo, ossia RFI e Trenitalia. Nella questione della sicurezza, secondo me, occorrerebbe una maggiore terzietà, mentre l'influenza della *holding* e delle due società su tutti gli enti di controllo è notevole. È bene, dunque, che il controllo, in questi casi, sia svolto soprattutto e sempre da enti terzi, come avviene, per esempio, nel trasporto aereo.

Per quanto riguarda la questione di Viareggio, mi sembra che sia stato compiuto un passo avanti nella relazione odierna del Ministro rispetto a quella precedente. Noi avevamo svolto alcune osservazioni, all'epoca, e avevamo sugge-

rito determinati argomenti che riguardavano, per esempio, un intervento temporaneo. Io credo che esso dovrebbe durare molto, fino a che non ci saranno percorsi alternativi ai centri abitati, o ai grandi centri abitati, per i treni che trasportano materiale pericoloso, che non solo si può incendiare, ma può anche provocare i disastri che si sono verificati a Viareggio a causa del treno incidentato.

La riduzione delle velocità vicino ai centri abitati è allo studio, ma bisogna dare disposizioni precise affinché si risolva immediatamente la questione. Se voi confrontate le statistiche di dieci anni fa con quelle di oggi sui carri ferroviari e i materiali trasportati a quell'epoca con quelli trasportati oggi, soprattutto per quanto riguarda il gas liquido e i gas pericolosi, noterete che c'è un incremento enorme nel trasporto di tali gas: è evidente che dieci anni fa non c'era questa esigenza, mentre oggi ce n'è una straordinaria.

Non è stato mai previsto, e non si prevede ancora, un piano che identifichi dei percorsi dedicati per questi treni, che sono diversi dai treni merci normali: non possono essere misti, secondo me; credo che anche i treni merci dovrebbero seguire la stessa via, nel caso in cui trasportino materiale infiammabile, anche se con un livello di infiammabilità basso.

È importante che questa novità, inserita nella relazione, possa significare — io lo spero — un'attività molto forte nella riduzione del pericolo che viviamo tutti i giorni e dei rischi che corriamo con gli attraversamenti nelle grandi città e nei grandi centri abitati. Il programma, secondo me, va portato avanti con decisione e io ritengo che il Ministero si debba appropriare di molti poteri, che evidentemente ha delegato. Lo Stato ha delegato già molto agli enti che operano e che certamente sono protagonisti, ma che sono soprattutto il braccio e comunque non possono essere la sola mente che deve intervenire in questo caso.

Infine, sulla questione della Tirrenia penso che ci siano tutte le ragioni per essere soddisfatti dell'incontro Governo-Regioni, e del relativo accordo. Questo è

importante. Certo, la Sicilia non ha accettato di assumersi la responsabilità della Siremar, mentre altre regioni l'hanno fatto.

Credo che la privatizzazione, in questo caso, vada portata avanti in tempi più brevi, ma bisogna assicurare tutto il passaggio. Ritengo giusto quello che sosteneva il Ministro, ossia che è necessario assicurare, in ogni caso, la continuità territoriale, la mobilità tra continente e isole, nel miglior modo possibile. Esse, tra l'altro, soffrono già del fatto che, in periodi di difficoltà per eventi meteorologici gravi, sono isolate completamente, specialmente le piccole isole.

Per quanto riguarda la continuità territoriale delle grandi isole, Sardegna e Sicilia, bisogna fare un discorso diverso, nel quale non entra la Tirrenia. Per la Sicilia e l'attraversamento dello Stretto di Messina c'entrano le stesse Ferrovie dello Stato e ne parleremo, in seguito, nel corso della risoluzione presentata dal collega Garofalo, di cui la Commissione ha avviato oggi il dibattito.

Non so se sia utile, per esempio riguardo all'organizzazione degli aeroporti, una risoluzione effettiva molto forte della Commissione per dare la possibilità al Governo di compiere un intervento più diretto, finalizzato a ridurre il *gap* che oggi abbiamo potuto constatare, anche con le visite che abbiamo fatto all'estero, tra i nostri due grandi aeroporti e i grandi aeroporti europei.

SILVIA VELO. Ringrazio l'onorevole Ministro Altero Matteoli per l'ampia relazione e per la disponibilità dimostrata. Mi soffermo su tre questioni. Sulla questione Tirrenia anche io esprimo soddisfazione per il percorso — che non si è ancora concluso, perché ci sono le gare regionali e quelle rimaste di competenza del Governo — non solo per il risultato, ma anche per rivendicare il ruolo che questa Commissione, e quindi il Parlamento, ha avuto nell'istituire la privatizzazione di Tirrenia.

A dimostrazione di quanto detto sopra, se si collabora fra Governo e Parlamento, anche in maniera trasversale, probabil-

mente alcune questioni di interesse generale si affrontano, lasciandoci alle spalle, quando è possibile, le ideologie e i posizionamenti giusti di ciascuno di noi, e magari si trova il percorso che, da una parte sia sostenibile per il Governo e per lo Stato nel suo complesso, e, dall'altra, sia rispettoso delle esigenze dei cittadini.

Noi abbiamo iniziato questa discussione con una risoluzione. L'intervento dell'opposizione, ha contribuito a rendere evidenti i problemi relativi alla continuità territoriale, al mantenimento dei servizi di collegamento con le isole, soprattutto con quelle minori, la tutela dei lavoratori e la clausola sociale.

Abbiamo approvato una risoluzione che, secondo noi, è stata utile per il Governo anche al fine di avviare il percorso con le regioni. Anche il fatto che si sia arrivati, al di là della scelta diversa fatta dalla regione Sicilia, a una strada di spacchettamento, o scorporamento — comunque lo si voglia chiamare — è un motivo di soddisfazione. Non intendo ribadire che lo avevamo detto (non è questo il tema), ma certo — lo affermo anche come deputata eletta nella circoscrizione Toscana — anche la regione Toscana, in ordine alle modalità, fin dall'inizio aveva indicato questa come corsia preferenziale e aveva evidenziato queste priorità.

Ora è il tempo di vigilare sulle gare: le regioni le svolgeranno in autonomia, ma noi assolveremo comunque al nostro compito. È tempo di vigilare, visto che è all'esame del Parlamento il disegno di legge finanziaria, sull'effettivo mantenimento delle poste in bilancio: abbiamo interesse, il Ministro e noi come Commissione trasporti, affinché le poste allocate in bilancio e relative al sostegno dei servizi essenziali siano mantenute integre, e non diventino oggetto di riallocazioni. Io credo che la Commissione si possa collettivamente far carico di garantire l'intoccabilità di tali poste di bilancio, che sono oggetto, poi, degli accordi firmati ieri con le regioni. Ne va verificata e garantita inoltre la continuità nel tempo.

Chiedo, in questa sede, anche un ulteriore passo in avanti: trascorso il 2010, primo anno di gara, e verificato l'andamento dei servizi, bisognerebbe discutere tutti insieme se le risorse allocate siano sufficienti. Credo che sia interesse collettivo andare complessivamente verso un sostegno sempre maggiore ai servizi pubblici di trasporto in generale. A tutti è chiaro che sostenere i sistemi di trasporto, sia di merci, sia di persone, è una priorità strategica per il Paese, per diversi motivi. Lo diventa ancor di più quando il trasporto pubblico è l'unico possibile, e mi riferisco ai collegamenti con le isole.

Un passo avanti è stato compiuto. Ho visto che la mia regione, con l'assessore Conti, che è stato protagonista, ha messo a disposizione, a sua volta, risorse per sostenere il servizio. Noto che ci sono comunque preoccupazioni sulla sostenibilità, sulla reale coerenza dell'ammontare con i servizi da erogare. Non pretendo di più, perché capisco quali sono le condizioni del bilancio dello Stato, ma chiedo un impegno complessivo a verificare — dopo uno o due anni — se tali risorse sono sufficienti e adeguate, oppure no.

Per quanto riguarda la vicenda di Viareggio, ringrazio il Ministro, che ci tiene informati sullo stato dell'indagine. A tal proposito, condivido il giudizio del collega Misiti: c'è un problema di protagonismo dello Stato e, quindi, di carattere più generale da affrontare, al di là di Viareggio, sulla sicurezza del trasporto ferroviario, in particolare delle merci pericolose. Oltre a un'attenzione alle indagini, all'accertamento delle responsabilità e all'attuazione delle correzioni eventualmente necessarie a seguito di una vicenda gravissima come quella di Viareggio, proviamo tutti insieme a mettere in campo una strategia non solo difensiva, ma anche di attacco, per prevenire i problemi e cercare di affrontarli, sia adeguando la normativa nazionale alle norme emanate in sede europea — anche prima della scadenza dei termini — sia anche prevedendo alcuni semplici accorgimenti, quali la regolamen-

tazione della velocità dei treni nei centri abitati, un tema molto sentito e importante per la sicurezza del Paese.

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, per una prima replica.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* Per quanto riguarda Viareggio, l'8 settembre, quando sono stato a Bruxelles ho svolto alcune considerazioni, e vi manderò il relativo documento. Anche in questo caso, non ho nessuna preoccupazione ad affermare che le osservazioni che lei ha svolto in questa sede sono tutte scritte nel documento che ho portato a Bruxelles l'8 settembre. Mi dispiace di non averlo con me, ma ve lo manderò oggi stesso, in modo che possiate vedere che tali considerazioni sono state fatte, perché le condividiamo.

La invito a prestare attenzione su un punto, onorevole Misiti: il fatto che la Sicilia non abbia seguito il percorso delle altre regioni molto probabilmente ci favorisce a risolvere il problema su Tirrenia interamente, perché sarebbero rimasti i soli collegamenti della capogruppo Tirrenia, e sarebbe stato un problema trovare per chi fosse appetibile. Questo percorso è stato individuato insieme alla Sicilia, anche se, naturalmente, posso sbagliare.

Mi rivolgo all'onorevole Velo, che ha voluto rivendicare il ruolo della Commissione: certo che la risoluzione del Parlamento è servita, non ho nessuna remora a riconoscerlo. Ci mancherebbe altro.

Le posso dire anche di più: l'emendamento relativo alla vicenda Tirrenia, che è stato inserito nel decreto-legge «salva-infrazioni», che è stato presentato al Senato, non è stato scritto senza coinvolgere l'opposizione, né, tanto meno, le regioni. Anche in occasione della Conferenza dei capigruppo, in cui era stata presa una posizione critica da parte dei rappresentanti dell'opposizione, quando abbiamo illustrato le finalità dell'emendamento, l'emendamento stesso è stato ampiamente condiviso. Il Parlamento — per carità — lo potrà cambiare, modificare, subemendare.

Quando lei mi chiede se, dopo un anno, possiamo effettuare una verifica sulle risorse, le rispondo che spero che fra un anno ci sia una situazione migliore di quella attuale. La proposta dell'8 settembre è stata condivisa a livello comunitario, anche se Austria e Germania, che avevano interessi e problemi diversi, non l'hanno sottoscritta di buon grado. Dal momento che essa, però, era stata accettata dall'ERA e dal vicepresidente della Commissione europea Tajani, i due Paesi hanno avanzato obiezioni, ma poi hanno accettato.

Sul fatto che per Viareggio non basta una strategia difensiva, ma bisogna passare all'attacco, le chiedo in che modo dobbiamo attaccare. Si è verificato un incidente a causa di un carro che passava sul nostro territorio. Noi abbiamo un solo dovere, che non credo sia di tipo difensivo — io non ho da difendere nulla — e nemmeno di attacco: abbiamo il dovere di conoscere la verità. L'Agenzia della sicurezza può fare questo, e io voglio ringraziarla per il lavoro che sta svolgendo, essendo peraltro in numero insufficiente di personale. Devo dire, però, che la verità si acclarerà completamente quando la magistratura ci dirà che cosa è accaduto, anche per poter prendere tutti i provvedimenti. Intanto abbiamo preso quelli che abbiamo citato, e mi fa piacere che molti di voi lo riconoscano.

Infine, passo a Tirrenia. Vi ringrazio per le vostre osservazioni, che non mi sembrano in antitesi con quello che ho sostenuto io nella mia relazione, ma bisogna partire da un dato certo: che cosa sarebbe accaduto se non avessimo attuato questa operazione? Avremmo perso 3800 persone, e il problema sarebbe stato ancora più grave di quello di Alitalia, perché mentre quest'ultima, almeno per quanto riguarda i piloti, ha anche all'estero una professionalità riconosciuta — Alitalia è stata criticata per tutto, ma non per i piloti e per la sicurezza — per la quale essi avrebbero potuto bene o male trovare una collocazione, magari a Singapore, in Africa o in altri Paesi, dove sarebbero andati invece i 3800 dipendenti di Tirrenia?

Si sarebbe trattato di 400 mila persone e di 2 milioni 300 mila movimenti per il turismo non serviti, un danno calcolato dagli uffici in 8 miliardi di euro. L'operazione di Tirrenia si è attuata grazie alle circostanze che ho descritto, non ho nessuna preoccupazione a farlo, e lo dico perché l'onorevole Velo come me è toscano: ieri l'accordo è stato firmato a Palazzo Chigi dall'assessore Conti, con cui abbiamo lavorato in questi mesi, come abbiamo lavorato con gli altri, con Cascetta a Napoli, e con tutti i rappresentanti delle altre regioni, per cercare di trovare la soluzione.

Questo è il percorso che abbiamo ritenuto di seguire. C'è bisogno del Parlamento, perché quello che noi abbiamo detto oggi necessita anche di provvedimenti legislativi per poter andare avanti e, quindi, il Parlamento non potrà non essere informato. La nostra è una Repubblica parlamentare, figuriamoci se questo è possibile. Su questo, però, cerchiamo di vedere anche che cosa sarebbe accaduto se non avessimo preso determinati provvedimenti.

In merito al protagonismo del Ministero, credo di poter affermare che in Europa, in questo anno e mezzo, le proposte avanzate — vedi la Conferenza di Napoli, quella di alcuni mesi fa sul Mediterraneo, quelle di rivisitazione delle reti TEN in Europa, nonché il dibattito che abbiamo aperto sull'ipotesi della scatola nera — sono tutte italiane, e sono state recepite da tutta la Commissione europea. Se dovessi citare un provvedimento richiesto da altri Paesi che abbia avuto il successo che hanno avuto quelli presentati da parte dell'Italia francamente — non lo dico in tono polemico — non lo troverei.

SANDRO BIASOTTI. Vorrei fare un'osservazione relativa al terzo valico. Le do atto che, nelle audizioni dell'anno scorso, lei lo aveva inserito tra le sei opere prioritarie.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il 16 dicembre partiranno i lavori per il terzo valico.

SANDRO BIASOTTI. Anche in questo caso mi affido alla sua sensibilità: purtroppo il terzo valico, per motivi di diverso genere (per esempio elettorali) è stato inaugurato in alcune sue parti — e l'ingegnere Incalza ne è al corrente purtroppo molto bene — diverse volte. L'opinione pubblica non ha ancora ben chiaro se si è partiti in modo irrevocabile e si continuerà, oppure se esiste ancora il rischio che si proceda con le opere propedeutiche già finanziate e che poi l'opera si interrompa.

VINCENZO GAROFALO. Sui temi affrontati oggi, ad integrazione della relazione già svolta dal Ministro nella seduta dell'8 luglio scorso, intendo svolgere alcune brevi osservazioni. Signor Ministro, su Viareggio lei è stato molto chiaro. Ci ha sempre informato sia in Commissione sia in Aula. Credo che l'analisi dell'accaduto ovviamente sarà compiuta da tutti coloro che sono chiamati a farla. Per il futuro, ho visto che lei ha già dato determinate indicazioni. Penso che bisognerebbe, soprattutto, accentuare la sorveglianza nei centri abitati.

Lunedì ho sentito le dichiarazioni dell'amministratore delegato delle ferrovie, ingegner Moretti, in televisione. Francamente, l'atteggiamento, che spesso noto in lui, che è senz'altro una brava persona, è però quello dell'efficienza aziendale. Credo che, in un Paese dove le ferrovie vivono ancora di sovvenzioni pubbliche — che poi si potranno chiamare contratti di servizio o in tanti modi — essa si debba coniugare con il rispetto verso coloro che utilizzano il sistema ferroviario o che, come in Italia, lo subiscono.

L'ingegner Moretti ha detto che non si può far nulla se le ferrovie passano all'interno dei centri abitati. Si può invece fare qualcosa, secondo me. L'ha detto bene lei: intanto possiamo ridurre le velocità dei carichi pericolosi, e forse anche il numero di vagoni, per contenere il rischio. Poi potremmo anche prevedere, quando questi convogli passano, anche se di notte, che è un orario per alcuni versi migliore, ma per altri — come poi si vede — presenta altri

problemi, una vigilanza dei Vigili del fuoco e di tutti coloro i quali potevano nei casi precedenti, e che lo potranno fare in futuro, verificare immediatamente gli eventi.

In ultimo, è necessario pretendere da tutte le imprese ferroviarie di adeguare il rotabile, ormai obsoleto e che ha dimostrato di avere limiti tecnologici. Io credo che questo possa essere messo in campo in tempi ragionevolmente brevi; aggiungo infine quello che è stato ormai concordato per opinione comune di tutti, ossia che le manutenzioni vanno eseguite per il numero di ore di impiego, e non per l'anzianità dei mezzi che vengono usati.

Su Tirrenia posso solo ringraziarla per il mantenimento del suo impegno dall'inizio. Lei, peraltro, ci ha consentito di partecipare a questa soluzione. Ha sempre assicurato, — e gliene va dato merito — esponendosi in prima persona, il mantenimento dei servizi, e ha sempre sostenuto che le isole minori sono una risorsa del Paese e che mai avrebbero potuto essere penalizzate. Ovviamente, speriamo che tutto ciò che è stato seminato ci porti i frutti che tutti ci auguriamo, ma credo che le premesse siano molto buone.

L'ultima osservazione è sulla Conferenza di Napoli. Ho letto alcune sue dichiarazioni e sono contento di due aspetti. Lei ha sottolineato due punti: i nodi urbani e la monomodalità. Da siciliano, che tende attraverso i suoi atti di sindacato ispettivo a chiedere un atteggiamento differente nei confronti della Sicilia, ma direi del sud Italia, da Salerno in giù, ritengo che l'alta velocità non possa terminare a Salerno, e che il sistema ferroviario non possa dimenticare una parte del Paese. Abbiamo visto anche graficamente su un quotidiano il disegno delle ferrovie e sembra che si fermino a Salerno.

Le chiedo, dunque, di intervenire con lo stesso impegno anche su questo problema, soprattutto dando corpo a quello che deve essere un sistema nazionale di trasporti integrato.

Spesso ho la sensazione che alcuni operatori — mi riferisco particolarmente

alle Ferrovie — pensino di dover essere in concorrenza rispetto ad altre modalità. Credo che nei Paesi moderni i sistemi di trasporto debbano essere integrati. Il dottor Incalza è stato qui in audizione in occasione del dibattito sulla risoluzione relativa al Corridoio VIII e ci ha parlato molto bene di tutte le risorse che il Paese ha già a disposizione e che deve mettere a frutto per un unico programma di sviluppo economico, del quale deve beneficiare tutta l'Italia.

DARIO GINEFRA. Signor Ministro, io ne approfitto per salutare favorevolmente l'impegno, che mi sembra sia stato ribadito in più sedi, di portare al prossimo CIPE il finanziamento della linea Bari-Napoli; riconosciamo la collaborazione che si sta creando su importanti scelte che riguardano il sistema trasportistico del Paese.

Parlando della mia regione, se penso alla vicenda di Viareggio, lei comprenderà le preoccupazioni che noi abbiamo, atteso il trasporto di merci pericolose che sulla dorsale adriatica riguarda il collegamento con la città e con la centrale di Brindisi. Una situazione analoga riguarda l'area ionico-salentina, con il ruolo della stazione di Taranto, che però, per la verità, ha un traffico assai più limitato rispetto a quello dell'area dorsale adriatica.

Su questo le sollecito, così come hanno fatto altri colleghi, la valutazione di un possibile intervento per rallentare il traffico e ridurre la velocità nei tratti di alta concentrazione urbana. Come lei giustamente ricordava, dobbiamo occuparci della prevenzione di questi devastanti accadimenti. Sulle soluzioni, poi, ci troviamo d'accordo: questa Commissione ha già dimostrato, in tante circostanze, di riuscire a superare le barriere ideologiche che talvolta ritroviamo nell'agire politico tra maggioranza e opposizione.

DEBORAH BERGAMINI. Voglio ringraziare il Ministro Matteoli. Sarò velocissima, però devo intervenire, come viaregina, e mi concentrerò esclusivamente sul

resoconto che il nostro Ministro ha svolto sulla tragedia del 29 giugno.

Da esso emerge — ringrazio il Ministro per questo — una grandissima ed evidentiissima volontà di rendere pubblica la ragione di questa drammatica fatalità e, quindi, di fare chiarezza e mettere in atto tutte le iniziative necessarie, sia a livello legislativo che operativo, per evitare che una sciagura del genere possa mai riverificarsi. Credo che ciò sia dovuto, in primo luogo, a tutte le persone che sono state toccate direttamente dalla tragedia e, in secondo luogo, naturalmente, al Paese, che da sempre tratta con grandi difficoltà il tema dei trasporti ferroviari, proprio per la sua conformazione.

Credo, inoltre, che sarebbe opportuno e quanto mai importante che, proprio per queste ragioni, l'Italia svolgesse — e apprezzi il fatto che il Ministro ci abbia detto che i fatti stanno andando in questa direzione — il ruolo di capofila in merito a un'indiscutibile necessità di maggiore tutela del trasporto ferroviario e, in particolare, di merci pericolose.

Nel suo intervento il Ministro ha affermato che servono, innanzitutto, provvedimenti condivisi a livello europeo. È vero. Forse la lezione di Viareggio ci ha insegnato che, anche nel comparto del trasporto ferroviario, a livello di normativa europea esiste un'iper-regolazione sotto certi aspetti, e una strana *deregulation* sotto altri. È importante, dunque, che noi, che abbiamo la fortuna e la coincidenza anche positiva di avere un commissario ai trasporti italiano, poniamo l'attenzione su questo aspetto.

Credo che in pochi comparti come quello dei trasporti sia essenziale che il legislatore stia a stretto rapporto con gli operatori. Sono davvero pochi altri gli ambiti in cui è così importante una collaborazione stretta, un tempo stretto e coincidente tra attività legislativa e operativa. Sarebbe bello, forse irrituale, pensare anche che potesse istituirsi un tavolo — non lo posso definire tecnico, forse tecnico-legislativo — che veda insieme il Governo, naturalmente nella sua persona, signor Ministro, e

i vertici delle Ferrovie dello Stato, che, come ricordava il mio collega Garofalo, vivono di contributi pubblici, le istanze più alte legate al comparto dei trasporti dell'Unione Europea e in ultimo, perché no?, anche questa Commissione, che da subito si è dedicata con grande attenzione, rispetto e volontà collaborativa all'*ex post* della tragedia di Viareggio.

Penso che, se riuscissimo insieme a costituire una realtà — ripeto — forse irrituale, ma che metta insieme le due istanze, operativa e legislativa, potremmo costituire un buon modello di risoluzione dei problemi, senza inutili velleitarismi. È inutile, infatti, essere velleitari sul tema della sicurezza e della prevenzione. Tuttavia, occorrerebbe mettere insieme tutti gli elementi necessari a far sì che anche in Europa arrivi già un progetto preordinato o precostituito, che contenga tutti gli elementi su cui poi si sarà chiamati a decidere.

MARIO LOVELLI. Vorrei porre al Ministro due domande specifiche. Mi pare che anche la sua maggioranza le stia ponendo molte questioni. Io vado nel dettaglio, partendo dalla vicenda di Viareggio.

Le chiedo se esiste un monitoraggio puntuale delle situazioni sulla rete ferroviaria a rischio di incidentalità del tipo di quella che abbiamo visto a Viareggio, e se, su tali situazioni si intenda porre un'attenzione capillare. Quando parlo di situazioni a rischio, mi riferisco evidentemente soprattutto all'attraversamento di centri abitati. Vorrei sapere se sono state effettuate analisi, e se esiste una conoscenza dettagliata della situazione.

In conseguenza di questo, mi rifaccio all'intervento del sottosegretario Bertolaso in Aula in occasione della tragedia di Messina. Bertolaso ha svolto un'analisi della situazione di rischio in tutto il Paese e ha citato espressamente la vicenda di Viareggio, richiamando la necessità che si stanziino somme per poter compiere interventi di prevenzione del rischio rispetto a situazioni analoghe. Da questo punto di vista, sottolineo che si tratta di un'esigenza

importante e mi chiedo, e quindi le chiedo, se non possa essere il contratto di programma fra RFI e Stato, che è in corso di rielaborazione e che credo sia prossimo ad andare al CIPE — poi lo vedremo anche noi in Commissione — la sede in cui si inseriscono stanziamenti di spesa dedicati alla messa in sicurezza della rete e delle stazioni ferroviarie, alla luce di quanto accaduto a Viareggio.

Infine, poiché l'ha sollecitato il collega Biasotti, sono costretto a intervenire sulla questione ligure in relazione al terzo valico, dato che lui ha la visione ligure del problema e io ho quella piemontese. Ho presentato un'interrogazione specifica, quindi può benissimo rinviare alla risposta che darà all'interrogazione, spero quanto prima. Considerato, però, che lei ha dichiarato che l'apertura dei cantieri avverrà il 16 o il 12 dicembre, mi dirà lei qual è la data esatta, mi sfugge chiaramente un problema, perché vorrei capire dove partono i cantieri, visto che possono essere avviati sul versante ligure o su quello piemontese, dov'è il progetto esecutivo dell'opera, che non c'è ancora, e il contratto con il COCIV. Se vuole, può fornire queste informazioni rispondendo alla mia interrogazione, ma se ha alcune anticipazioni, mi farebbero piacere.

Concludo accennando al decreto legge n. 135, che esamineremo dopo che il Senato lo avrà convertito. A proposito di autorità di regolazione, esiste una scelta del Governo — avremo l'opportunità di riparlare dell'esistenza di un'*authority* terza — e le chiedo se tale scelta, dal punto di vista del Governo e del Ministero, sia transitoria o definitiva, cioè se si intenda andare verso un ente terzo fuori dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, per la replica.

ALTERO MATTEOLI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Per quanto riguarda il terzo valico, noi il 6 novembre andremo al CIPE. Il progetto esiste ed è in

corso la trattativa. Alle 16,30 incontrerò l'ingegner Moretti proprio su questo punto. Conosceremo la data di inizio dei lavori dopo il 6 novembre, ma si aggirerà intorno alla metà di dicembre. Con questo credo di aver risposto sia a lei che al collega Biasotti.

In merito all'osservazione dell'onorevole Bergamini, per cui il legislatore dovrebbe andare di pari passo con l'operatore, io credo che abbia tutte le ragioni del mondo, ma non lo possiamo fare a livello di nazione. Lo dobbiamo fare a livello europeo, ed è per questo che, quando ho avuto l'audizione a livello europeo, ho affermato che l'ERA deve fare proprio questo.

Quanto al monitoraggio, esso deve essere svolto necessariamente. È un nostro dovere non solo per via di quello che è accaduto, ma anche istituzionale. Ad agosto, come Ministero, abbiamo preso decisioni che ci hanno ulteriormente tranquillizzato, attraverso l'Agenzia, e molte delle sue osservazioni sono già nell'attuale contratto. Naturalmente, nel momento in cui lo andremo a rivisitare possiamo sicuramente migliorarlo e portare anche molti dei suggerimenti che lei ci ha fornito.

L'onorevole Garofalo sa, perché l'ho detto in tutte le mie interviste e lo sosterrò sempre, che l'alta velocità non può fermarsi a Salerno, perché non ci sono due Italie. Pertanto, bisogna mettere in moto quanto è necessario per farla riprendere fino alla Sicilia. Non è possibile pensare che si possa fermare a Salerno. Non avrebbe nemmeno senso il ponte sullo Stretto, se non avessimo in mente tutto questo, per ora in maniera programmatica, ma certamente da calare nella realtà.

Sulle difficoltà della Puglia, non dico che la regione sia servita bene per le lunghe percorrenze, però le riferisco che non abbiamo consentito il taglio di un solo treno dalla Puglia e, come Ministero, abbiamo investito, perché questo potesse accadere, 110 milioni di euro ogni anno, per tre anni. Questo proprio per consentire alla Puglia di non perdere e non tagliare

nemmeno una corsa. Certamente dobbiamo migliorare il servizio, però, nonostante le Ferrovie avessero intenzione di tagliare — perché ragionano in termini economici e non c'era sufficiente traffico — abbiamo comunque investito 330 milioni di euro proprio per consentire di non tagliare nulla.

Anche in questo caso mi pare di aver risposto a tutte le domande. In ogni caso, presidente, ribadisco di essere disponibile per tutti i chiarimenti che la Commissione riterrà utili.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro Matteoli e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16,30.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 12 dicembre 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

