

## DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori TERRACINI, LAURO, LA LOGGIA,  
BALDINI, GRECO, MUNGARI, GAWRONSKI, MANCA,  
PIANETTA, FILOGRANA, LASAGNA, CAMBER, VEGAS,  
D’ALÌ, VENTUCCI, BETTAMIO, TOMASSINI, PASTORE,  
CENTARO, PERA, MINARDO, SCHIFANI, NOVI, MANFREDI,  
TAROLLI, SELLA di MONTELUCE, NAPOLI Roberto,  
GERMANÀ e TRAVAGLIA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 7 APRILE 1998

—————

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta  
sulla sicurezza del sistema ferroviario italiano

—————

ONOREVOLI SENATORI. - L'ennesimo disastro ferroviario del 24 marzo 1998, alla stazione di Castello, nei pressi di Firenze, in cui ha perso la vita un uomo e decine di persone sono rimaste ferite, dimostra che la soluzione al gravissimo problema della sicurezza del sistema ferroviario italiano non è più procrastinabile.

La presente proposta di inchiesta parlamentare mira a fugare con la massima celebrità le preoccupazioni dei viaggiatori e ad accertare, al tempo stesso, quali siano le tante carenze nella gestione del materiale ferroviario e degli impianti.

Il personale delle Ferrovie lamenta che il processo di aziendalizzazione delle Ferrovie dello Stato ha fatto venir meno le condizioni di sicurezza in quanto mirato a ridurre drasticamente il *deficit* attraverso un ridimensionamento del personale anche nelle officine di riparazione e negli altri presidi impegnati nella manutenzione del materiale rotabile.

Negli ultimi anni, tra il 1992 e questo primo scorcio del 1998, abbiamo assistito ad un forte indebolimento e declino della manutenzione della rete, delle infrastrutture e del materiale rotabile, tanto che, come pure affermato dal Presidente delle Ferrovie dello Stato spa nel corso dell'audizione del 24 marzo innanzi alla ottava Commissione del Senato, in una classifica sulla efficienza dei diversi sistemi ferroviari, l'Italia è collocata al penultimo posto, prima soltanto alla Turchia.

Per quanto riguarda la rete, secondo i dati disponibili, i guasti relativi esclusivamente agli impianti di sicurezza e segnalamento sono passati da 23 mila nel 1992, a 30 mila 500 nel 1996, con un *trend* decisamente in aumento.

La stessa valutazione riguarda il materiale rotabile, poichè anche in questo caso si è registrata una indisponibilità per guasti che si avvicina al 23 per cento dell'intero parco, laddove la media europea è compresa tra il 7 ed il 12 per cento.

Questa situazione induce ad una spirale negativa: la quantità di lavoro dedicata alla manutenzione si sposta dall'attività programmata a quella di emergenza, meno strutturale, di più alto costo e di minore qualità in relazione ai tempi di lavorazione.

Le conseguenze di una simile gestione sono, dunque, in generale: una diffusa minor sicurezza, sia in relazione ai mezzi che alla rete; un aumento dei costi; il peggioramento della qualità complessiva dell'offerta ed un parco rotabile molto vecchio, considerato che l'80 per cento ha più di trenta anni.

Tale situazione ha pure negative ripercussioni sulle Aziende ferroviarie in gestione commissariale governativa, allorché la legge 23 dicembre 1996, n. 662, oltre ai piani di ristrutturazione e risanamento, all'articolo 2, comma 6, ha previsto, per tali aziende, che le attività in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio ferroviario siano esercitate dalle Ferrovie dello Stato spa, sotto le direttive del Ministro dei trasporti e della navigazione, secondo le modalità di cui all'articolo 19 dell'atto di concessione di cui al decreto dello stesso Ministro, in data 26 novembre 1993; tanto risulta pure confermato dalle dichiarazioni rese dal sindacato delle Ferrovie dello Stato, quando, nel corso dell'audizione del 31 marzo scorso nell'8ª Commissione del Senato, è stato affermato che la situazione della rete e del materiale rotabile delle ferrovie in

concessione è assai peggiore delle ferrovie nazionali.

Orbene, mentre il Ministro dei trasporti ha provveduto a dare ampia attuazione alla norma che prevedeva la ristrutturazione delle Aziende in gestione commissariale governativa, con inspiegabile ed incomprensibile trascuratezza non ha dato altrettanta rapida attuazione ai controlli di sicurezza sulle Ferrovie dello Stato, controlli peraltro già previsti nell'atto di concessione ministeriale, con decreto 225/T del 1993; solo recentemente, infatti, è stato approntato un primo, sommario, rapporto sull'attività di vigilanza da parte del Ministero sulle Ferrovie dello Stato.

È opportuno rammentare che la tutela e la vigilanza sulla sicurezza del trasporto ferroviario, la cui principale fonte normativa è il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, e relative norme collegate è, *ab origine*, materia riservata esclusivamente alle competenze statali; tanto è stato pure recentemente confermato col decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, nonché dal decreto di attuazione della legge 15 marzo 1997, n. 59, cosiddetta «Bassanini» (decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112) sul decentramento delle funzioni, approvato il 27 marzo scorso.

In concreto, però, finora, non risulta essere stato effettuato alcun controllo reale inerente la sicurezza delle linee ferroviarie, così come riconosciuto dal Ministro dei trasporti e della navigazione Burlando il 15 gennaio 1997, quando, nel corso della risposta in aula del Senato a numerose interrogazioni parlamentari riguardanti la gravissima, indimenticata sciagura di Piacenza ebbe a dichiarare «... lo Stato fino ad oggi ... non aveva messo in campo quegli strumenti di verifica e di controllo dell'attività di questa azienda che la legge prevedeva. Infatti, la legge del 1993 prevedeva che si istituisse una unità di vigilanza... che adesso viene richiamata come un'esigenza di carattere più generale per la sicurezza».

Ad oggi, comunque, questa unità di vigilanza non è stata ancora insediata, in attesa dell'approvazione del nuovo ordinamento del Ministero dei trasporti e della navigazione, recentemente presentato.

Inoltre, in altre audizioni susseguitesi sia alla Camera dei deputati che al Senato, il Ministro Burlando ha confermato che le condizioni delle ferrovie sono drammatiche e che l'azienda è sostanzialmente allo «sfascio»; a tal proposito, da ultimo, si richiamano le dichiarazioni rese dallo stesso Ministro dei trasporti alla Camera dei deputati, nel corso della seduta del 24 marzo 1998, all'indomani dell'incidente di Firenze.

Sulla base di questi elementi è evidente che occorre provvedere *ad horas* ad una verifica non solo di attuazione delle leggi *ad hoc*, ma anche ad un controllo mirato delle linee e dei treni su cui i cittadini viaggiano quotidianamente.

L'istituenda Commissione parlamentare di inchiesta dovrà, quindi, occuparsi e preoccuparsi, di accertare il livello di sicurezza della rete ferroviaria su tutto il territorio nazionale, ricomprendendo le Ferrovie dello Stato, le ferrovie in gestione commissariale governativa attualmente gestite dalle ferrovie dello Stato *ex lege* n. 662 del 1996 e quelle in concessione, con particolare riguardo al materiale rotabile, alle infrastrutture, all'armamento, al segnalamento, alle modalità di progettazione, collaudo ed acquisto dei nuovi mezzi di trazione e rimorchiati, alle procedure per le gare di fornitura e di costruzione delle linee e relativi collaudi.

Occorre, inoltre, accertare l'efficacia dei sistemi di controllo per l'individuazione delle avarie e la validità del modello organizzativo e la professionalità del personale aziendale ad ogni livello appurando, altresì, i metodi e le modalità di assegnazione degli incarichi e delle competenze all'interno delle varie unità operative.

## DISEGNO DI LEGGE

### Art. 1.

1. È istituita, ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione, una Commissione parlamentare di inchiesta alla quale è attribuito il compito di accertare il livello di sicurezza del sistema delle ferrovie, intendendosi con il termine ferrovie sia le Ferrovie dello Stato spa, sia le ferrovie in gestione commissariale governativa ovvero in concessione.

2. In particolare la Commissione ha il compito di accertare:

a) il livello di sicurezza della rete delle ferrovie anche in relazione all'impiego di treni ad alta velocità o, comunque, in presenza di una velocizzazione del trasporto passeggeri e merci;

b) il grado di sicurezza del materiale rotabile, delle infrastrutture, del segnalamento, dell'armamento e quant'altro interessi la sicurezza *ex decreto* del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, e successive modificazioni;

c) le modalità di acquisto dei nuovi mezzi di trazione e del materiale rimorchiato, le procedure per la loro messa in esercizio, compresi i più significativi componenti e le apparecchiature di bordo ed a terra per i treni a più alto impiego di tecnologia, nonchè gli *standard* di sicurezza richiesti;

d) le procedure per la certificazione delle imprese che concorrono agli appalti delle ferrovie per lavori e forniture nonchè le modalità ed i tempi di realizzazione dei lavori, ancorchè di nuove linee, dei criteri di affidamento dei relativi progetti e dei collaudi;

e) l'efficacia dei sistemi di controllo per l'individuazione delle avarie su rotabili, dei guasti alla linea, all'armamento, al segnalamento e quant'altro interessi la sicurezza *ex decreto* del Presidente della Re-

pubblica n. 753 del 1980, e successive modificazioni;

f) per tipologia di rotabile, l'adeguatezza degli impianti di manutenzione e di riparazione e l'efficacia della loro organizzazione interna, comprese le attività eventualmente esternalizzate;

g) la congruità degli organici e di *budget*, rapportata ai vari settori del modello organizzativo e funzionale delle ferrovie con particolare riguardo alle Ferrovie dello Stato spa;

h) il livello professionale degli addetti in relazione all'introduzione nelle ferrovie delle nuove tecnologie con particolare riguardo alle Ferrovie dello Stato spa;

i) il rapporto occupazionale fra il personale viaggiante, quello addetto alle lavorazioni e quello che adempie a funzioni amministrative;

l) i criteri in base ai quali si è proceduto a licenziamenti o promozioni del personale all'interno delle ferrovie con particolare riguardo alle Ferrovie dello Stato spa;

m) il rapporto esistente fra tariffe e qualità del servizio erogato, confrontato anche con altri Paesi europei;

n) il rapporto tra *management* aziendale e consiglio di amministrazione ovvero con i responsabili locali delle Ferrovie dello Stato spa *ex* decreto ministeriale 91/T del 1996;

o) lo stato degli accordi di programma e di servizio pubblico fra Ministero dei trasporti e della navigazione e Ferrovie dello Stato spa, e quindi l'efficacia dei controlli sulle Ferrovie dello Stato spa e da parte di questa sulle società controllate o collegate o nelle quali ha assunto partecipazioni estendendo tale controllo anche alle ferrovie in gestione commissariale governativa e concesse, al fine di veder garantiti all'esercizio ferroviario i più alti livelli possibili di sicurezza.

## Art. 2.

1. Entro sei mesi dal suo insediamento, la Commissione ultima i suoi lavori, pre-

sentando al Parlamento una relazione conclusiva sulle risultanze dell'indagine.

Art. 3.

1. La Commissione è composta da dieci deputati e dieci senatori nominati rispettivamente dal Presidente della Camera dei deputati e dal Presidente del Senato della Repubblica, in proporzione al numero dei componenti dei Gruppi parlamentari, in modo che sia assicurata comunque la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo costituito in almeno un ramo del Parlamento.

2. La Commissione elegge, nel suo seno, il presidente, due vice presidenti e due segretari.

Art. 4.

1. L'attività e il funzionamento della Commissione sono disciplinati da un regolamento interno approvato dalla Commissione stessa prima dell'inizio dei suoi lavori.

2. Le audizioni della Commissione sono pubbliche, a meno che la Commissione stessa decida diversamente.

3. La Commissione procede alle indagini con gli stessi poteri e le stesse limitazioni dell'autorità giudiziaria. La Commissione può disporre per l'espletamento dei propri lavori, dell'opera e della collaborazione di agenti e di ufficiali di polizia giudiziaria, nonché di qualsiasi altro pubblico dipendente con specifica comprovata competenza ed esperienza tecnica, amministrativa od economica in materia di trasporti ferroviari. Tutti coloro che sono chiamati a collaborare con la Commissione, tranne casi eccezionali, da motivare specificamente e puntualmente, non potranno svolgere alcuna funzione riguardante Aziende con le quali abbiano in corso o abbiano avuto, nell'ultimo triennio, qualsiasi rapporto di attività professionale quali consulenze, progettazioni, direzione lavori, collaudi, ovvero studi, re-

lazioni revisioni contabili, arbitrati e quant'altro, tranne che tali attività siano derivate da compiti istituzionali; di tanto dovrà essere resa apposita dichiarazione.

4. Ferme restando le competenze dell'autorità giudiziaria, per le audizioni e le testimonianze davanti alla Commissione si applicano le disposizioni di cui agli articoli 366 e 372 del codice penale.

5. Per quanto concerne il segreto di ufficio, professionale e bancario si applicano le norme in vigore.

6. La Commissione può avvalersi delle risultanze di altre indagini sia penali sia amministrative già definite; può inoltre richiedere copia di atti e documenti relativi ad istruttorie od inchieste in corso presso l'autorità giudiziaria od altri organi inquirenti.

7. La Commissione stabilisce di quali atti o documenti non si può fare menzione nella relazione di cui all'articolo 2, in ordine alle esigenze istruttorie attinenti ad inchieste in corso.

#### Art. 5.

1. I componenti della Commissione, i funzionari e il personale di qualsiasi ordine e grado addetti alla Commissione stessa ed ogni altra persona che collabora con la Commissione o compie o concorre a compiere atti di inchiesta, oppure ne viene a conoscenza per ragioni di ufficio o di servizio, sono obbligati al segreto per quanto riguarda il contenuto di atti e documenti relativi ad istruttorie ed inchieste in corso presso l'autorità giudiziaria o altri organi inquirenti.

#### Art. 6.

1. Per l'espletamento delle sue funzioni la Commissione fruisce di personale, locali e strumenti operativi messi a disposizione dai Presidenti delle due Camere.

2. La Commissione può altresì avvalersi della collaborazione di esperti, di comprovata competenza, appartenenti a strutture specializzate nelle materie oggetto di inchiesta. Anche a tali esperti si applica quanto disposto dall'ultimo periodo del comma 3 dell'articolo 4.

3. Le spese per il funzionamento della Commissione sono poste per metà a carico del bilancio della Camera dei deputati e per metà a carico del bilancio del Senato della Repubblica.