

COMMISSIONE IX  
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

16.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 27 GIUGNO 2007

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MICHELE POMPEO META**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **PIERO TESTONI**

INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Mereu Antonio (UDC) .....	14
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i> .....	2	Olivieri Sergio (RC-SE) .....	12
<b>Comunicazioni del Governo sul tragico incidente ferroviario verificatosi in Sardegna il 15 giugno 2007:</b>		Oppi Giorgio (UDC) .....	13
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i> ....	2, 5, 18, 19	Pedrini Egidio Enrico (IdV) .....	2, 8, 9
Attili Antonio (SDpSE) .....	10, 11, 12	Pili Mauro (FI) .....	5, 11
De Piccoli Cesare, <i>Viceministro dei trasporti</i> .	2, 8	Satta Antonio (Pop-Udeur) .....	7, 11
	18	Schirru Amalia (Ulivo) .....	17
		Testoni Piero (FI) .....	15
		Zanetta Valter (FI) .....	16

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: L'Ulivo: Ulivo; Forza Italia: FI; Alleanza Nazionale: AN; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; UDC (Unione dei Democratici Cristiani e dei Democratici di Centro): UDC; Lega Nord Padania: LNP; Sinistra Democratica. Per il Socialismo europeo: SDpSE; Italia dei Valori: IdV; La Rosa nel Pugno: RosanelPugno; Comunisti Italiani: Com.It; Verdi: Verdi; Popolari-Udeur: Pop-Udeur; DCA-Democrazia Cristiana per le Autonomie-Partito Socialista-Nuovo PSI: DCA-NPSI; Misto: Misto; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Movimento per l'Autonomia: Misto-MpA; Misto-Repubblicani, Liberali, Riformatori: Misto-RLR.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
MICHELE POMPEO META

**La seduta comincia alle 14,10.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, oltre che mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, anche tramite la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

**Comunicazioni del Governo sul tragico incidente ferroviario verificatosi in Sardegna il 15 giugno 2007.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del Governo sul tragico incidente ferroviario avvenuto in Sardegna il 15 giugno 2007, tra un treno passeggeri e un treno merci, nel quale, come ricorderete, hanno purtroppo perso la vita tre persone.

EGIDIO ENRICO PEDRINI. Domando di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Prego, onorevole Pedrini.

EGIDIO ENRICO PEDRINI. È arrivata notizia, Viceministro De Piccoli, che Aeroflot ha rinunciato alla gara per la privatizzazione di Alitalia. Sui giornali di oggi ci sono interventi preoccupanti, secondo cui le banche comincerebbero a negare i soldi a chi abbia la sfortuna di essere dipendente di Alitalia. Mi rivolgo anche a

Rifondazione Comunista: siamo in presenza di fatti gravissimi, di violazioni dei normali diritti dei lavoratori, i quali vengono discriminati a causa di una gara - è improprio chiamarla tale - assurda, di una farsa che porterà, attraverso la liberalizzazione, a istituire dei monopoli.

Chiedo, quindi, al presidente di farsi promotore di un'iniziativa per chiedere al Governo di venire in questa Commissione, così come al presidente della Consob, che - ne è arrivata notizia cinque minuti fa - ha sospeso il titolo, salvo poi riammetterlo nuovamente in borsa dopo cinque minuti. Il Paese è tenuto all'oscuro di cosa stia accadendo e siamo di fronte al massacro - uso la parola adeguata - dei lavoratori.

PRESIDENTE. Assicuro la mia disponibilità a dare seguito alle richieste formulate, tenuto conto che i rappresentanti del Governo, quando loro richiesto, hanno sempre dimostrato un'ampia disponibilità ad intervenire in Commissione.

Do la parola al Viceministro De Piccoli per lo svolgimento della relazione sul tema all'ordine del giorno.

CESARE DE PICCOLI, *Viceministro dei trasporti*. Signor presidente, com'è noto il giorno 15 giugno 2007, all'altezza del chilometro 7+558 della linea ferroviaria Macomer-Nuoro, alle ore 7,25 avveniva un impatto frontale tra il treno speciale TL 919 (Macomer-Iscra) composto, in ordine di marcia, dal locomotore diesel elettrico LDe 602 e dal bagagliaio CDU n. 57, in partenza da Macomer alle ore 7,03, e il treno ordinario AT622 (Nuoro-Macomer) composto da automotrice diesel elettrica ADe 96, in partenza da Nuoro alle ore 6,24.

I due treni erano condotti e scortati: il treno speciale condotto dai macchinisti

Bellucci Claudio e Tronci Michele e scortato dal capotreno Uda Fernando; il treno ordinario AT 662 condotto dal macchinista Serra Cosimo e scortato dal capotreno Gimelli Davide. A bordo del treno speciale TL 919 viaggiavano, in servizio aziendale, l'addetto manovre e scambi Bichiri Maria Antonietta e l'operaio generico Muroni Claudio; mentre a bordo dell'AT 622 si trovavano cinque viaggiatori: il signor Hornby Mark Howard (cittadino canadese), la signora Beaver Elizabeth (cittadina britannica), il signor Arca Bachisio, il signor Pusceddu Santino, la signora Carai Maria Grazia.

In seguito alla collisione tra i due treni sono risultati purtroppo deceduti i signori Serra Cosimo, macchinista del treno ordinario AT 622, Arca Bachisio, passeggero del treno AT 622, Beaver Elizabeth, passeggera del treno AT 622.

Nel medesimo incidente risultavano invece feriti i signori Bellucci Claudio, Tronci Michele, Bichiri Maria Antonietta, Muroni Claudio, Gimelli Davide, Pusceddu Santino, Carai Maria Grazia, Hornby Mark Howard.

A causa dell'incidente la linea ferroviaria Macomer-Nuoro è stata interrotta al suddetto km 7+558 ed il servizio ferroviario è stato assicurato da autocorse sostitutive. Subito dopo l'incidente accorrevano sul posto i vigili del fuoco di stanza a Macomer, il personale aziendale, agenti della polizia ferroviaria di Macomer, il servizio 118 e le forze dell'ordine di stanza a Macomer e a Nuoro.

Si provvedeva immediatamente all'evacuazione dei feriti e alla messa in sicurezza del materiale rotabile incidentato. Sul posto interveniva anche l'autorità giudiziaria competente per territorio, che provvedeva all'effettuazione dei rilievi e agli adempimenti di legge. In seguito a ciò i mezzi coinvolti nell'incidente, nonché il tratto di linea ferroviaria interessato, venivano sottoposti a sequestro giudiziario. Intorno alle ore 15,00 del giorno 15 giugno 2007, eseguiti i rilievi dell'autorità giudiziaria, sono iniziati i lavori di rimozione del materiale rotabile incidentato, che si sono protratti sino alle ore 20,30 circa del

medesimo giorno e sono ripresi alle ore 7,00 del giorno successivo. Dopo aver disincagliato i mezzi incidentati, il locomotore LDe 602 e il bagagliaio CDU numero 57, i feriti venivano ricoverati presso la stazione di Macomer. Nel pomeriggio del giorno 16 giugno 2007 si è proceduto al recupero dell'automotrice ADe 96 e al suo trasferimento presso la stazione di Bortigali da dove, quanto prima, sarà trasferita, tramite pianale stradale, presso la stazione di Macomer.

La direzione di esercizio di Macomer gestisce i circa cinquantasette chilometri della linea ferroviaria di trasporto locale Macomer-Nuoro, dove transitano quotidianamente, esclusa la domenica, quindici treni nel periodo invernale e tredici treni nel periodo estivo. La linea, a binario unico, presenta un andamento plano-altimetrico molto tortuoso, con numerose curve di modesto raggio, unite da brevissimi tratti rettilinei. La circolazione avviene con distanziamento a tempo e l'esercizio con dirigente locale, nelle stazioni abilitate.

Quanto allo stato e l'esercizio delle stazioni va detto quanto segue: la stazione di Macomer è presenziata durante tutta la durata del servizio ferroviario, sia dal personale impiegatizio, sia dal personale di manovra; la fermata di Birori è priva di binario di incrocio ed è attualmente impresenziata; l'assuntoria di Bortigali è provvista di binari di incrocio e di binario tronco per scarico merci ed è attualmente impresenziata; l'assuntoria di Silanus è provvista di binario di incrocio e di binario tronco per scarico merci ed è attualmente impresenziata; l'assuntoria di Lei è provvista di binario di incrocio e di binario tronco per scarico merci ed è attualmente impresenziata; l'assuntoria di Bolotana è provvista di binario di incrocio e di binario tronco per scarico merci ed è attualmente impresenziata; la stazione di Tirso è provvista di binario di incrocio, di ulteriori tre binari, di un collegamento all'ex ferrovia Tirso-Chilivani, di binario tronco ed è attualmente impresenziata; la fermata di Iscra, provvista di binario di incrocio più ulteriori due binari, è attual-

mente impresenziata; l'assuntoria di Orotelli, provvista di binario di incrocio e di binario tronco per scarico merci, è attualmente presenziata dalle ore 12,50 alle ore 19,20; l'assuntoria di Oniferi, provvista di binario di incrocio e di binario tronco per scarico merci, è attualmente impresenziata; l'assuntoria di Prato Sardo, provvista di binario di incrocio e di binario tronco per scarico merci, è attualmente presenziata dalle ore 8,00 alle ore 14,30; la stazione di Nuoro è presenziata, durante tutta la durata del servizio ferroviario, sia dal personale impiegatizio, sia dal personale di manovra.

Il sistema di protezione delle stazioni è costituito da semafori azionati dagli agenti in servizio presso le stesse, che negli impianti impresenziati quindi sono spenti. Il regolamento di circolazione dei treni dà disposizioni al personale di scorta e di condotta in presenza di semafori spenti. Sulle linee a semplice binario, oltre alla necessità di distanziare i treni che viaggiano nello stesso senso e di assicurare la possibilità di precedenza, si presenta anche l'esigenza di disciplinare l'inoltro dei convogli in senso opposto di marcia. Tale disciplina è dettata dai regolamenti di esercizio, un complesso di norme e precauzioni atte, in definitiva, a garantire che un convoglio si inoltri su un determinato tratto di binario solo quando il tracciato da percorrere sia libero da altri treni o manovre e a garantire altresì che, mentre il treno considerato lo percorre, il tratto stesso di binario non possa essere impegnato da altri treni in moto o in manovra.

L'esistenza delle condizioni di libertà della via da percorrere, accertata dallo stesso guidatore nella normale circolazione stradale, non può essere accertata da un macchinista di un convoglio ferroviario, tenuto conto tanto della velocità da raggiungere e delle corrispondenti lunghe distanze di frenatura, quanto del fatto che il macchinista non avrebbe possibilità alcuna di deviare dal proprio percorso in presenza di un ostacolo che improvvisamente gli si presentasse.

È quindi indispensabile che sia il personale a terra, che segue la circolazione,

ad accertare lo stato di libertà della via e a darne informazioni precise al macchinista. Allo stesso personale a terra è affidato il compito di impedire, sempre a mezzo di informazioni, che altri treni o manovre possano effettuarsi nel binario su cui il treno considerato si sta muovendo.

Relativamente al materiale rotabile si presenta la seguente situazione: oltre il 50 per cento degli LDe, immessi in servizio alla fine degli anni '50, è stato sottoposto a revisione generale o a manutenzione straordinaria; in particolare, sugli LDe 601 e LDe 602, la manutenzione straordinaria ha interessato l'impianto ad aria compressa per il sistema di frenatura, con la sostituzione integrale dei rubinetti del freno diretto e continuo, di valvole e altre componenti pneumatiche.

Questo intervento di *revamping* ha consentito un miglioramento in termini di *comfort*, di maggiore accessibilità e riduzione dei tempi per l'approvvigionamento dei pezzi di ricambio, fermo restando i vincoli tecnico-strutturali che sono alla base della configurazione d'assieme del rotabile.

Per quanto riguarda le automotrici diesel o elettriche, immesse in servizio anch'esse nello stesso precedente periodo, la situazione delle revisioni generali o di manutenzioni straordinarie evidenzia un minore coinvolgimento in termini impiantistici poiché, salvo interventi di manutenzione correttiva, se si fa eccezione per l'ADe 03, che ha visto il rifacimento degli impianti elettrici di trazione ed ausiliari, gli impianti elettrici ad aria compressa per la frenatura sono risalenti alla loro costruzione, con tutti i problemi relativi alla quasi totale impossibilità nel reperimento dei pezzi di ricambio, perché ormai fuori produzione (vedasi motori diesel, motori di trazione, dinamo, rubinetti, freno, contattori di trazione, combinatori comando e via discorrendo).

Con voto della commissione interministeriale 1221 dell'11 novembre 1993 è stato dato il parere su interventi di ammodernamento *ex lege* n. 910 del 1986, relativamente a opere civili ed armamento, i cui lavori, iniziati nel 1994, sono stati com-

pletati nel 2001. A seguito degli interventi di ammodernamento la linea è passata da una lunghezza complessiva di 61.220 metri a una lunghezza di 57.700 metri. I lavori di ammodernamento si sono sostanziati nella realizzazione di varianti di tracciato, nell'acquisto di due nuove automotrici climatizzate, capaci di una velocità massima di 100 chilometri orari, nel risanamento delle tratte armate con rotaie 27 UNI e con rotaie RA 36 su traverse in legno e di alcune altre con rotaie 36 UNI, con traverse in calcestruzzo del tipo biblocco, oltre a un tratto sperimentale con traverse in calcestruzzo del tipo monoblocco e attacco Vossloh SKL14.

In alcune tratte soggette a variante è stato possibile innalzare le velocità massime tra i 75 e i 90 chilometri orari, limitatamente alle nuove automotrici.

Attualmente la linea ferroviaria, esclusi i piazzali delle stazioni e delle assuntorie, è armata con binari 36 UNI su traverse in calcestruzzo, esclusi 25.000 metri circa, armati con binari RA 36 su traverse in legno.

Relativamente alla ricerca delle cause che hanno determinato l'incidente, sono state istituite due commissioni di inchiesta, una da parte dell'azienda ferroviaria e un'altra da parte di questo Ministero. Ambedue le commissioni sono già insediate e, compatibilmente con l'acquisizione degli elementi necessari, una volta messi a disposizione dell'autorità giudiziaria titolare delle indagini, dovranno rassegnare le proprie conclusioni entro sessanta giorni.

Si sottolinea che le Ferrovie della Sardegna gestiscono complessivamente 614 chilometri di linea ferroviaria, la cui costruzione risale alla fine dell'800 e che opera in un bacino territoriale che si sviluppa nelle principali province della Sardegna (Cagliari, Sassari e Nuoro), oltre a servizi automobilistici e tranviari.

Nel corso degli anni in gestione, per l'ammodernamento e il miglioramento degli standard di sicurezza non si sono rese disponibili altre risorse oltre a quelle, peraltro modeste, messe a disposizione

dalla legge n. 910 del 1986 e dagli stanziamenti annuali della legge n. 297 del 1978.

Relativamente alla situazione del personale, che si è sempre più aggravata nel corso degli anni, è da segnalare che essa è conseguenza dei ripetuti tagli di risorse imposti dalle leggi finanziarie e dal blocco del *turn over*, così che le unità lavorative sono passate da 2.140 (1 gennaio 1997) a 1.350 (30 maggio 2007), con una riduzione del 36 per cento, mantenendo nel contempo lo stesso livello di servizi erogati dall'azienda.

In tale ottica, in sede di predisposizione del piano di riparto fra le gestioni commissariali governative e le ferrovie di proprietà di questo dicastero, delle disponibilità derivanti dal comma 1038 della legge finanziaria 2007, finalizzati al conseguimento di un maggiore livello di sicurezza della circolazione, particolare attenzione è stata posta proprio alla situazione della gestione delle Ferrovie della Sardegna, per le quali sono state stanziare risorse pari a 11 milioni di euro, per interventi nella tratta Monserrato-Dolianova e Dolianova-Isili.

**PRESIDENTE.** La ringrazio, signor Viceministro.

Do ora la parola ai deputati che intendano porre quesiti o formulare osservazioni.

**MAURO PILI.** Signor presidente, mi dispiace constatare, lo dico in apertura del mio intervento, che il Governo si sia limitato a una relazione — mi permetterà di dirlo e me lo perdonerò — più adeguata ad un'officina meccanica che ad una Commissione parlamentare. Dico questo perché ormai, a distanza di dieci giorni dall'incidente, si è saputo un po' tutto e probabilmente dal Governo ci attendevamo maggiori dettagli sulle cause. Credevo infatti che per la semplicità del tragitto, che lo stesso Ministro ci ha rappresentato, sarebbe stato più semplice capire meglio se su quella tratta vi sia un reale problema di sicurezza e di efficienza. Anche perché, come probabilmente il Go-

verno sa e come i componenti della Commissione potrebbero sapere essendo in contatto in questi giorni anche con la realtà sarda, molti cittadini si rifiutano, in assenza di indicazioni chiare sulle cause dell'incidente, di utilizzare quella tratta che, successivamente a quell'evento, è diventata oggetto di particolare attenzione da parte dell'opinione pubblica.

Detto questo, è evidente che le cause dell'accaduto saranno oggetto di una valutazione della Commissione, anche attraverso l'esame di una risoluzione che, con diversi colleghi, abbiamo avanzato proprio stamane. Vi è però la necessità di affrontare in termini politici questa vicenda.

Nel suo rapporto informativo il Governo ha totalmente sottaciuto alcune questioni fondamentali riguardanti quella tratta. Voglio ricordare al rappresentante del Governo che il 18 marzo del 2004 il Governo e la regione hanno sottoscritto un accordo di programma quadro, appunto riguardante l'esigenza di risanamento della gestione delle Ferrovie della Sardegna e delle Ferrovie meridionali sarde. In quell'accordo, oltre alle risorse finanziarie necessarie per promuovere gli studi e conseguentemente le azioni da intraprendere, erano riportate le esigenze fondamentali. Tra esse, anzitutto il riequilibrio gestionale finanziario delle Ferrovie della Sardegna, anche se potremmo estendere lo stesso ragionamento per le Ferrovie meridionali sarde che, lo ricordo, sono un'azienda in concessione governativa e quindi di totale competenza dello Stato. In secondo luogo, quanto alle Ferrovie della Sardegna, è stata prospettata l'esigenza di comprendere quali costi effettivi la gestione dovesse sopportare, considerato che il 36 per cento dei tagli sul personale costituisce un dato storico, che non può essere utilizzato — così come sta invece facendo in queste ore il Governo, insieme alla regione sarda — come parametro per compensare le risorse finanziarie che dovrebbero essere trasferite alla stessa regione.

È evidente che qualsiasi equiparazione delle risorse finanziarie da trasferire deve avvenire considerando il massimo regime funzionale del servizio e non quello mi-

nimale, non come ha fatto in questi anni lo Stato e con riferimento a questo servizio così rilevante, in particolar modo per le zone interne della Sardegna.

All'aspetto gestionale si aggiunge quello dell'efficienza delle stesse reti ferroviarie utilizzate dalle Ferrovie della Sardegna. Ritenevo opportuno che il Governo facesse un richiamo circa il tipo di investimenti che esso si propone di fare, almeno in merito allo scellerato — e mi limito soltanto a questo termine — comma 837, previsto nella legge finanziaria del 2007. Il Governo non vi ha fatto alcuna menzione, probabilmente ben conoscendo — come evinciamo dalla documentazione puntuale della Commissione trasporti — la totale inadempienza propria e della regione. Non diciamo niente di nuovo: basta prendere il documento della Commissione trasporti che riporta il comma 837 per evincere che esso è stato individuato, sostanzialmente, per rispondere alla necessità di trasferire alla regione le funzioni relative al trasporto pubblico locale (Ferrovie della Sardegna e Ferrovie meridionali sarde).

Tale trasferimento — il cui contenuto è sostanzialmente già grave di per sé — avrebbe dovuto avvenire entro il 31 marzo 2007, una data definita in maniera presuntuosa. Sino ad oggi il Governo non ha fatto niente — niente! — e non c'è stato alcun tipo di comunicazione in merito. Proprio a seguito di tale incidente, occorre denunciare un trasferimento illogico, irrazionale e grave per la Sardegna, perché ha per oggetto, nella fattispecie, strutture vecchie e desuete, delle quali lo Stato si libererebbe — vorrei sottolineare « lo Stato », perché non stiamo cercando di politicizzare niente — scaricandole sulla Sardegna.

Il comma 837 tocca competenze storicamente legate alla solidarietà nazionale a favore della regione sarda, che richiedono risorse finanziarie, sia sul piano gestionale, sia sul piano delle infrastrutture. Credo quindi sia importante che la Commissione, anche prendendo spunto da questo evento drammatico, che ha causato la scomparsa di due passeggeri e di un capotreno, vigili, nella maniera più attenta possibile, sul

fatto che il Governo non operi alcun trasferimento alla regione Sardegna, senza aver prima individuato le risorse per la messa in sicurezza delle reti ferroviarie sarde e per l'ammodernamento della stessa gestione governativa.

Riteniamo sia assolutamente indispensabile che da un fatto così grave scaturisca un impegno del Governo. In conclusione del mio intervento chiedo proprio questo: un impegno formale perché venga sottoposto all'attenzione della Commissione un protocollo di intesa o un accordo di programma quadro che stanzi le risorse — sia sul piano gestionale che dell'infrastrutturazione territoriale — per questo tipo di ferrovie che, lo ripeto, attraversano la parte più lontana della Sardegna, quella meno collegata ai punti cardinali dello sviluppo del traffico ferroviario regionale.

ANTONIO SATTA. Esprimo subito una considerazione, rivolgendomi anche al Viceministro De Piccoli, ma senza voler fare polemiche oppure valutazioni strumentali: se questa tragedia fosse accaduta in un'altra zona del Paese, l'Assemblea della Camera sarebbe stata convocata urgentemente per parlare di un fatto così grave.

Dopo diverse richieste, il Governo è venuto in Commissione a rendere comunicazioni su tale evento, nonostante il collega Pili avesse chiesto subito al Governo di riferire in Assemblea. Non intendo dire che questo dibattito sminuisca l'accaduto, però il fatto che l'Aula sia stata tenuta fuori da un dibattito più ampio su un tema importante, che è stato riportato all'attenzione a causa di una tragedia, va sottolineato in termini negativi.

In altre occasioni il Governo si sarebbe riunito immediatamente per assumere dei provvedimenti, anche finanziari, che ponessero fine alla situazione davvero allucinante esistente nelle ferrovie complementari della Sardegna.

Faccio mie le considerazioni del collega Pili: non si tratta di un problema di maggioranza o di opposizione, bensì di un problema reale esistente in quest'isola, che

già sconta il fatto di essere un'isola che presenta forti difficoltà nel settore dei trasporti.

Il fatto che il Viceministro abbia ricordato nella sua relazione che si tratta di una ferrovia costruita nel 1800 (siamo quasi a questi livelli!) rende davvero superflua qualsiasi altra considerazione.

La Sardegna, oltre a dover affrontare dei problemi derivanti dalla sua insularità, a dover compiere uno sforzo per adeguarsi ai ritmi e ai livelli delle altre regioni del nord e dell'Europa, deve anche fare i conti con quello che sta succedendo ed è successo. È vero che la tragedia deve spingere Parlamento e Governo a dare delle risposte, ma davvero dobbiamo ogni volta aspettare che ci scappi il morto? Questo avviene per la viabilità e per le altre situazioni che toccano da vicino la nostra isola. In questi giorni — forse lo diranno anche altri colleghi — chi vuole andare in Sardegna non ci riesce. Noi parlamentari abbiamo difficoltà a trovare un posto per rientrare in Sardegna e per muoverci dalla nostra regione verso Roma, al fine di svolgere il nostro mandato. Questo accade nella totale indifferenza dei responsabili del Governo. Sono molto critico su questo punto.

La nostra diventa quindi davvero una regione di serie B, dimenticata da Dio e dagli uomini, presa in considerazione solo per trascorrervi quindici giorni di vacanza. Non è questo che vogliamo: noi desideriamo avere strutture sicure che consentano a quest'isola di svolgere fino in fondo il ruolo di regione che vuole sviluppare tutte le sue potenzialità, mettendosi quindi alla pari con le altre regioni, per altri versi più favorite.

Diventa difficile parlare, dopo tredici giorni, di quanto accaduto nel tratto della ferrovia Macomer-Nuoro. La Commissione deve affrontare fino in fondo questo argomento, adottando risoluzioni operative che impegnino il Governo a stanziare risorse certe, affinché la Sardegna possa avere una struttura ferroviaria in grado di svolgere un ruolo di collegamento e di sviluppo. Gran parte delle ferrovie complementari, sia del nord che del sud della

Sardegna, svolgono un servizio di natura turistica e vengono sfruttate, tant'è vero che una straniera ha perso la vita andando a visitare le bellezze della Sardegna. Diventa allora pericoloso trascorrere le vacanze in un'isola come la nostra!

Per non dilungarmi troppo e per non ripetere quanto il collega Mauro Pili ha già detto molto bene, credo che la Sardegna sia unita, attraverso tutti i suoi parlamentari, su una questione la cui importanza deve però essere sentita dall'intero Parlamento, attraverso la Commissione trasporti, in modo da trasferire al Governo la nostra forte richiesta di giustizia per un settore vitale - per un'isola ancora di più - quale quello di cui fa parte una rete ferroviaria adeguata e moderna, che abbisogna di risorse dello Stato. È giusto che sia così! Non è pensabile trasferire alla regione qualcosa da rottamare, ponendo la Sardegna in una condizione di incapacità ad affrontare un tema così delicato. Anche la mania di creare flotte sarde - aeree, navali e ferroviarie - è un problema che merita attenzione e una riflessione un po' più pacata da parte del Parlamento.

Credo allora, presidente - mi rivolgo anche al Governo - che questo forte grido di dolore debba essere raccolto in tutta la sua ampiezza, al di là della cronaca, e che debba far riflettere; soprattutto è necessario che, con tempestività e urgenza, si assumano tutte le decisioni opportune per introdurre degli strumenti seri, anche stanziando risorse straordinarie, e per mettere in condizioni di sicurezza una rete di trasporti che, pur essendo stata già abbandonata, viene ancora utilizzata in quest'isola. Fermo restando che occorrerà ben altro per mettere a punto un piano regionale serio dei trasporti, sui quali lo Stato deve fare la sua parte.

ENRICO EGIDIO PEDRINI. Mi associo quasi totalmente a quanto ha espresso l'onorevole Satta, che mi ha preceduto, con una piccola diversità per quanto riguarda l'appello ai parlamentari della Sardegna. Avrei infatti voluto che egli avesse chiamato all'appello anche i parlamentari non sardi (se ho capito male, chiedo scusa,

ma dicevo questo per rafforzare il concetto espresso dal collega).

Innanzitutto, Viceministro De Piccoli, sono meravigliato che sia successo questo incidente. Non doveva succedere - accetto la provocazione benevola - così come non doveva succedere l'incidente della metropolitana romana. Se lei oggi compra una macchina e le passa vicino una moto, la macchina ha dei sensori che lo percepiscono. È allora pensabile che due locomotive, due treni vadano a scontrarsi e non vengano bloccati automaticamente? La considerazione di fondo che ne dobbiamo trarre è che questo sistema-Italia non applica la tecnologia moderna ai sistemi di trasporto, che devono impedire automaticamente il verificarsi di incidenti, consentendo il salvataggio delle vite umane. Nelle ferrovie non esiste quello che c'è nel sistema di trasporto aereo, dove ogni comando è duplice, se non triplice. Nel trasporto aereo vigono delle misure di prevenzione rispetto all'incidente, piuttosto che un sistema per cui ci si lascia la testa quando l'incidente è già avvenuto.

Dove trovo la chiave di lettura di quello che è successo? Forse la trovo nella copia della relazione che ci è stata consegnata. Mi scusi la domanda, ma chi è l'ingegnere Amedeo Gargiulo, il cui nome compare in fondo alla relazione? Di che cosa è direttore generale?

CESARE DE PICCOLI, *Viceministro dei trasporti*. Del Ministero dei trasporti.

ENRICO EGIDIO PEDRINI. Del Ministero dei trasporti. Lo chiedo provocatoriamente perché quando mi viene consegnato un pezzo di carta senza intestazione, voglio sempre sapere da dove arriva, se mi permette.

Nell'ultima parte della sua relazione leggo che, per l'ammodernamento e il miglioramento della sicurezza, nel corso degli anni in «G.G.» - che presumo stia per Gestione Governativa - non si sono rese disponibili altre risorse. Per altro verso, si fa però poi continuamente richiamo al taglio delle risorse imposto dalla legge finanziaria e dal blocco dei *turn-*



over. Siamo allora in presenza, caro Olivieri, di tagli e della mancata attenzione verso il personale, il quale viene gestito in termini ragionieristici, senza invece valutarne le risorse professionali. Questo è il motivo per cui molte volte succedono incidenti ferroviari: perché personaggi come colui che è passato alla storia come il grande risanatore, salvo poi rimangiarsi la propria fama (dopo che era stato ad Alitalia, ci siamo infatti resi conto di quello che era successo alle Ferrovie dello Stato), hanno fatto interventi in termini ragionieristici, senza professionalità, colpendo soprattutto il sistema delle risorse e quelle professionalità che impediscono, in assenza di un intervento adeguato e tecnologico, il verificarsi di incidenti.

A livello nazionale si verificano diversi incidenti alla settimana, sulle Ferrovie dello Stato, ma i giornali non lo dicono più: hanno parlato del caso della Sardegna perché c'è scappato il morto. I giornali riportano solo gli incidenti che provocano vittime, mentre gli altri non fanno notizia.

Dobbiamo allora alzare la guardia sul problema della sicurezza dei sistemi del trasporto, che non sono adeguati perché non si basano sull'applicazione della tecnologia.

#### PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PIERO TESTONI

EGIDIO ENRICO PEDRINI. Vorrei che il Viceministro mi rispondesse circa la responsabilità verso le vittime, dal momento che ci sono stati feriti e morti, di cui ci ha dato notizia. Chi paga questo conto alle famiglie? Il Ministero, le Ferrovie, una gestione separata o chi altri? Si presume che vadano fatte anche queste valutazioni economiche. Erano sufficienti i livelli assicurativi coperti? Che tipo di livelli assicurativi c'erano?

Riprendo ancora una volta un'affermazione dell'onorevole Satta, dicendo che la Sardegna è un'isola isolata, il cui problema è la mobilità. Sono state fatte delle gare per dare maggiore attenzione alla Sardegna, ma il loro risultato è che abbiamo

introdotto un sistema di monopolio attraverso la liberalizzazione. Al termine di una strana gara, partita per liberalizzare, a ciascuno dei tre concorrenti è toccata una rotta: all'Alitalia quella di Cagliari, a Meridiana quella che preferiva, ossia Olbia, e ad Air One altrettanto, ossia quella di Alghero. Il risultato è stato che abbiamo confuso il diritto alla mobilità dei sardi con la liberalizzazione.

I sardi hanno certamente questo diritto e noi abbiamo il dovere di aiutarli ad andare in Sardegna, assicurando la loro mobilità a basso costo; assicurare la mobilità ai sardi non significa però penalizzare le altre persone che vogliono recarsi in Sardegna, la quale altrimenti resta isolata. Se andiamo a vedere gli indici di sviluppo del sistema dei trasporti della Sardegna relativi a questi ultimi anni, rileviamo che essi non hanno avuto gli incrementi che avrebbero dovuto avere. C'è un problema di intervento. Anche se questa non è la sede per affrontare il tema del sistema infrastrutturale generale, non potevo non toccarlo: esso riguarda gli aeroporti e le loro tariffe, così come i due temi distinti della mobilità dei sardi, da un lato, e della libera concorrenza, dall'altro. Chiunque debba andare in Sardegna deve poterlo fare. Ryanair ci ha provato, ma non gli è stato permesso. Il Governo deve imporsi, facendo in modo che per i sardi siano applicate delle tariffe massime, assicurando la loro mobilità.

Permettetemi una battuta: gli investimenti sono stati fatti anche dallo Stato italiano, ma c'è una legge - di un certo Soru - su cui anch'io ho fatto un'interrogazione, che il Governo ha impugnato di fronte alla Corte costituzionale. Gli artigiani e i commercianti del continente che in Sardegna hanno comprato, dopo decenni, un pezzo stracciato di casa, hanno ora visto diventare questa loro casa un bene di lusso, anche se si tratta di operai o ex droghieri: così si impoverisce questa regione! I soldi degli investimenti sono soldi di tutti, sono anche nostri, quindi il problema è quello di un'isola che dovrebbe crescere, a cui va assicurato il massimo dell'attenzione - per la sua bellezza, per la

sua storia e per la qualità della vita che assicura - ma che, proprio perché gli investimenti in essa sono stati fatti da tutti, non può essere tutelata penalizzando altri, con interventi un po' demagogici - per dirla in italiano - che sicuramente non sono frutto di una visione generale.

Ribadisco tuttavia, caro Satta, tutta la mia solidarietà - ed è giusto chiamarla così - al sistema della mobilità, dentro e fuori dalla Sardegna.

ANTONIO ATTILI. Francamente pensavo dovessimo discutere dell'incidente delle ferrovie, ma mi pare che il ragionamento si sia allargato. Ho sentito interventi abbastanza singolari, pieni di autentici errori e di puntualizzazioni inutili. Anche nel merito delle cose dette ci sarebbe molto da discutere.

Vorrei però tornare al problema specifico che abbiamo posto oggi - il problema delle ferrovie della Sardegna - mentre avremo tempo e modo per affrontare altre questioni.

Cominciamo intanto col chiarire una questione fondamentale: in Sardegna esistono delle ferrovie in concessione - FdS e FMS - che gestiscono ferro e gomma e per le quali nel 1998 iniziò un'opera di risanamento. La riduzione del 37 per cento è avvenuta negli anni dal 1998 al 2007 ed era collegata al livello di domanda che quelle ferrovie riuscivano a soddisfare. Ci fu uno studio approfondito e anche con le parti sociali - i compagni di Rifondazione posso stare tranquilli - si convenne che le linee che portavano dagli 0,3 agli 1,2 ai 2,3 passeggeri, compreso il macchinista, e che erano messe in concorrenza con il trasporto su gomma dal percorso parallelo a queste linee, non avevano ragione d'essere, tanto che, in virtù di quel ragionamento, molti chilometri di quelle linee furono tagliati e molte di esse vennero trasformate in linee elettriche (ad esempio la Palau-Nulvi, la Arbatax-Mandas e via dicendo). Il servizio ordinario rimase su tratte molto più brevi, alcune delle quali, per la verità, presentano un bacino di utenza ragionevole, che giustifica gli investimenti che sono stati fatti (parlo, ad

esempio, della Sassari-Alghero o della Sassari-Sorso), mentre su altre c'è invece stata carenza di investimenti.

Voglio solo ricordare che, per circa cinque anni, l'attuale sindaco di Alghero - che lei, onorevole Pili, conosce molto bene - è stato commissario delle Ferrovie della Sardegna e che il Ministro di allora non era Cesare De Piccoli, ma il professor Lunardi. Per cinque anni queste società non hanno visto una lira! Non volevo polemizzare ma, visto il taglio che si è voluto dare agli interventi, è bene fare queste precisazioni. È infatti singolare che solo oggi si scopra che mancano le risorse per fare interventi sulle linee secondarie della Sardegna.

Per quanto riguarda la legge finanziaria - mi ha lasciato un po' perplesso anche l'intervento dell'onorevole Satta - in quella sede abbiamo deciso tutti insieme, su richiesta del nuovo governo della regione Sardegna, che le FdS e le FMS venissero messe in capo alla Sardegna stessa sotto il profilo della programmazione delle risorse, degli interventi e del servizio. Lo abbiamo deciso nel mese di dicembre, sei mesi fa. Il trasferimento doveva avvenire - ha ragione l'onorevole Pili - entro il 31 marzo. Benissimo, questo significa che il Governo è fortemente inadempiente perché ci sono ben tre mesi di ritardo. Chiedo dunque al Viceministro De Piccoli di accelerare questo trasferimento. Ma che oggi, in seguito all'incidente, si chieda di bloccare tutto - come fa l'onorevole Pili - e che la regione non assuma le competenze relative alle ferrovie, è una cosa assolutamente inaccettabile! Le leggi che approviamo oggi non possono essere cambiate dopodomani. Il comma della legge finanziaria riguardante la regione Sardegna, che piaccia o meno, fu per altro concordato in seno a conferenze tra la regione e lo Stato, che scrissero insieme l'accordo in merito, riga per riga. Si può essere d'accordo o meno, ma noi, come maggioranza, abbiamo sostenuto quel comma, che fa parte del « pacchetto Sardegna »: lo voglio ricordare proprio ai colleghi della maggioranza, non a quelli

della minoranza che hanno votato contro tale comma e verso il quale hanno sempre espresso la loro contrarietà.

Trovo contraddittorio ricordare che c'è un ritardo e, al contempo, sostenere che la Sardegna non debba prendersi le ferrovie fino a quando non le verranno dati i soldi: io ritengo invece che lo Stato debba onorare gli impegni e debba al più presto affidare alla regione Sardegna le responsabilità di cui ho detto. È chiaro poi che, in quel contesto, si farà anche un ragionamento complessivo sulle risorse. Il DPEF sarà la prima occasione per valutare ciò che vogliamo e possiamo fare.

Voglio anche dire che, sulla dorsale, sulla vera linea sarda, ossia quella che va da Olbia a Cagliari, con la diramazione Chilivani-Sassari-Porto Torres (è questa la linea della Sardegna delle Ferrovie dello Stato), i sistemi di sicurezza sono tra i più avanzati d'Europa. Manca altro. È così, onorevole Pili. Lì c'è il sistema centralizzato di controllo del traffico, cosa che lei probabilmente ignora, ed è il più avanzato d'Europa.

MAURO PILI. No. L'ha fatto Lunardi.

ANTONIO ATTILI. Sulla linea mancano il materiale rotabile sufficiente - solo da poco si sono acquistati alcuni treni ma altri ne servono - e una serie di ulteriori interventi per portare finalmente al raddoppio della linea, almeno fino ad Oristano, come da impegni presi molti, molti anni fa (oltre ad una serie di direttive di tracciato nel nord Sardegna). Sebbene proprio questo fosse l'impegno preso dal Governo - mi rivolgo all'onorevole Pili, che ha avuto qualche responsabilità nel governo della regione Sardegna - per cinque anni si è fermato tutto, o quasi, anche per responsabilità di certi enti locali, che io e lui ben conosciamo, i quali hanno tenuto bloccata per due anni e mezzo la possibilità di fare un intervento sulla « variantina » di Chilivani, inventandosi persino il parco della gallina prataiola. È così! In questo modo si è dato l'alibi alle FS per non effettuare gli investimenti che erano invece stati programmati.

Su questo sono disponibile a fare insieme una battaglia. Se il ferro in Sardegna ci deve essere, come credo ci debba essere, vediamo che cosa si può fare, nel DPEF, per intervenire sulla dorsale sarda.

Voglio dire un'ultima cosa, che sembrerà provocatoria. Parliamoci chiaro: dobbiamo decidere tutti insieme se le linee secondarie della Sardegna - quelle che, come avete ricordato, risalgono all'800 - servono oppure no, se dobbiamo tenerle in piedi o meno. Se infatti a fianco di queste linee, la cui velocità commerciale è di trenta chilometri orari, costruiamo strade a quattro corsie, come pensate che si possa preferire il trenino che da Macomer va a Nuoro rispetto a strade a quattro corsie, con le quali ci si può muovere in un decimo del tempo necessario in treno? Possono viaggiarci anche i pullman, magari pubblici, e i mezzi di trasporto su gomma. Si tratta di una carenza nella programmazione: questa è la verità!

Dobbiamo avere il coraggio di fare una riflessione seria, metterci attorno ad un tavolo, stabilire quale debba essere il rapporto tra ferro e gomma in una regione come la Sardegna che - unica cosa che condivido tra quelle dette dal collega Pedrini - è un'isola, quindi un sistema chiuso senza apporti esterni. In base a questo dobbiamo fare le scelte prioritarie. Altrimenti ognuno si alza la mattina, tira un tratto di penna, e tutto quello che è successo prima non conta. Tutte le responsabilità di sei mesi di Governo del centrosinistra...

ANTONIO SATTA. Stai facendo confusione...

ANTONIO ATTILI. Non confondo nulla, confusione l'avete fatta voi, se mi consenti. Quanto alla ripartizione delle risorse, non so se 11 milioni di euro siano tanti o pochi: non sono in grado di dirlo perché mi mancano gli elementi per giudicare. È però un segnale e vediamo fin dove si arriva.

ANTONIO SATTA. Sei soddisfatto della situazione attuale?

ANTONIO ATTILI. No, ma questo compito spetta alla regione Sardegna. Voglio che sia la regione Sardegna ad assumersi in pieno la responsabilità: l'ha chiesta e noi gliela dobbiamo dare. Se bastano, deve intervenire con le risorse che gli abbiamo dato mediante la legge finanziaria, altrimenti ne aggiungeremo altre, ma non si può tornare indietro ogni sei mesi e rimettere in discussione il trasferimento delle ferrovie. Bisogna forse condividere la proposta di Pili di non accettare il trasferimento delle competenze?

Abbiamo approvato la legge finanziaria e questo comma è stato votato. Dobbiamo allora dire al Governo di sbrigarsi perché è in ritardo di tre mesi e perché deve fare quello che la legge gli impone. Poi ragioneremo sul da farsi. Non sono favorevole - se di questo si tratta, ma può darsi che abbia capito male - a bloccare il processo di trasferimento alle regioni, come chiede l'onorevole Pili, aspettando non si capisce bene cosa. La Sardegna è una regione autonoma, ha il suo governo, ha il suo presidente, ha fatto delle scelte che noi abbiamo avallato votando la legge finanziaria: andiamo quindi avanti in quella direzione!

SERGIO OLIVIERI. La ricostruzione fatta dal rappresentante del Governo è stata precisa e non ho nulla da obiettare nel merito delle considerazioni svolte. Mi sembra che questa ricostruzione abbia poi suscitato un dibattito, un confronto, in particolare negli interventi che mi hanno preceduto, sviluppati dai colleghi che sono diretta espressione di quel territorio. Da essi emerge un terreno di confronto politico impegnativo, a partire dalle specificità della situazione sarda, sul quale noi tutti siamo chiamati ad esprimerci.

Diversamente dai colleghi che sono espressione di quel territorio, naturalmente non dispongo delle conoscenze sufficienti per poter fare osservazioni di merito sui temi che, seppur in maniera differenziata, sono emersi in questo primo scorcio di confronto. Mi sembra tuttavia che dalla Sardegna provenga una richiesta - rivolta al Governo - forte di operare

affinché vengano superati quegli elementi di arretratezza - e quindi di maggiore insicurezza - che ancora caratterizzano il trasporto ferroviario nell'isola.

Fatte queste premesse di merito rispetto all'episodio specifico, signor Vice-ministro, c'è tuttavia un grande tema sul tappeto: quello della sicurezza del trasporto ferroviario nel nostro Paese, in Sardegna come in tutte le altre regioni. Ieri vi è stato l'incidente in Sardegna, qualche settimana prima, altrove, se ne è verificato un altro e, ancora prima, ne sono avvenuti da altre parti. Esiste quindi un problema di carattere generale che penso vada affrontato, pur ovviamente considerando le singole specificità, con una visione di carattere generale, complessivo, politico. Si verificano troppi incidenti, troppi guasti, troppe difficoltà. Qual è oggi la qualità del servizio ferroviario nel nostro Paese? Quali sono oggi i suoi livelli di sicurezza? Penso che la qualità ed i livelli di sicurezza del nostro servizio ferroviario, in qualunque parte del Paese, siano davvero largamente insufficienti e mettano in evidenza grandi difficoltà. Possiamo dividerci sulle ragioni per cui siamo in questa condizione, ma non su questa riflessione.

Noi siamo convinti che questi siano i risultati nefasti di vent'anni di politiche liberiste, che hanno di fatto portato a uno scadimento della qualità del servizio ferroviario, il cui quadro è stato drammaticamente aggravato dal precedente Governo, che per fortuna non è più in carica dall'anno scorso. Credo tuttavia che, se non si mettono in discussione le politiche liberiste, che purtroppo godono ancora di tanta popolarità nel mondo politico del nostro Paese, non si possano fare molti passi in avanti. Nel trasporto ferroviario occorre una vera e propria svolta.

Iniziamo col dirci che è sempre più inaccettabile un approccio di tipo ragionieristico. Qualche settimana fa noi abbiamo discusso, proprio in questa Commissione, del futuro del trasporto ferroviario e ci siamo appunto trovati di fronte a un'esposizione basata esclusivamente sui numeri, sui bilanci. Noi vogliamo invece

discutere finalmente il piano industriale delle nostre ferrovie, della nostra azienda ferroviaria.

Approfitto della discussione odierna per chiedere al presidente della Commissione quando il Governo, il ministro competente - quindi non il Ministro Padoa-Schioppa - e i vertici delle Ferrovie dello Stato ci comunicheranno e discuteranno con noi il piano industriale e di sviluppo per le ferrovie del nostro Paese. Questo non è ancora accaduto. Ci sentiamo però di fare questa richiesta, che trae maggior forza proprio dalla situazione in cui ci troviamo, caratterizzata da qualità scadente del servizio, che determina una crisi della sicurezza e contribuisce a creare un'immagine davvero negativa del nostro servizio ferroviario.

Da questo punto di vista non sono condivisibili le riflessioni, le osservazioni e le prese di posizione - che mi pare di aver letto ieri sulle agenzie di stampa - dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, il quale esalta la politica delle liberalizzazioni.

Vorrei chiudere con una domanda: quante altre Sardegne ci aspettano, se andranno avanti le liberalizzazioni? Penso che il Governo ci debba delle risposte.

GIORGIO OPPI. Farò alcune precisazioni. Dico subito al collega Attili che dividerci non serve. Egli ha peraltro, a sua volta, riferito alcune imprecisioni, che mi hanno meravigliato, essendo egli un profondo conoscitore di questo campo, nel quale ha sempre dato un validissimo contributo. Dire che non è stato fatto niente non è esatto: faccio riferimento, per esempio, alla risoluzione di cui si è parlato, nella quale sono stati riportati quattro punti, riferiti all'accordo di programma quadro Lunardi del 2004, per un ammontare di risorse pari a 91 milioni di euro.

Credo anche di poter dire che questo contributo di 11 milioni è irrilevante. È chiaro che ci sono due posizioni diverse: da un lato c'è chi, aprioristicamente, si è detto d'accordo sul trasferimento della

competenza alla regione Sardegna e c'è chi si è invece detto contrario. Questo è legittimo.

Noi eravamo contrari anche per quanto riguarda la sanità, sulla quale avevamo ragione, ma abbiamo ragione anche ora, perché è stata posta in essere una serie di iniziative sbagliate. Chi parte da Calasetta - io vengo dalle zone depresse - e deve andare in pullman a prendere il treno, sa quando parte ma non sa quando arriva: è un esempio come gli altri.

La relazione è stata puntuale, ma si è trattato di uno *screening* e devo dire subito che, per uno come me che è laureato in scienze geologiche e non ha la conoscenza specifica, leggere che si tratta di strutture di archeologia industriale non è un fatto positivo. Ugualmente non è positivo dire che siamo nel *far west* e che si utilizza un sistema antidiluviano, per quanto riguarda il personale a terra, al quale è affidato il compito, per impedire incidenti, di comunicare per mezzo di gesti se un convoglio possa o meno partire. Credo che questo vada rimarcato in modo puntuale: dire che abbiamo delle strutture fatiscenti è estremamente grave, così com'è grave dire che, siccome i macchinari sono vecchi ed obsoleti, non ci sono neanche i pezzi di ricambio. Obiettivamente, non lo avrei detto, perché questo vuol dire che proprio su quelle strutture c'è un'esigenza di maggiore attenzione e una maggiore possibilità di rischio.

È altrettanto grave, a nostro avviso, la questione introdotta dal comma 837 della legge finanziaria. È però obiettivamente giusto che si sappia a cosa andiamo incontro: ecco perché non dobbiamo dividerci.

Non discuto il fatto che ci sia stata una riduzione del 37 per cento - da 2.100 a 1.300 - ma sta di fatto che, benché la cifra sia rilevante, fare un accordo al buio non serve. È vero che ci sono delle tratte certamente all'avanguardia, ma noi dobbiamo curare soprattutto quelle tratte che non lo sono; i parametri di riferimento applicati per la Sardegna non possono essere uguali a quelli della Lombardia, perché di fatto viviamo una realtà diversa.

Questo vale purtroppo, per altro, in tutti i comparti, come ha detto il collega (fosse soltanto per quanto riguarda i treni!), anche se certamente ci sono delle strutture, magari non efficienti, ma teoricamente validissime, come il trenino verde, al quale si è fatto riferimento.

Varrebbe però la pena che la Commissione verificasse *in loco* quali siano le reali situazioni, considerato che alcuni aspetti tecnici sfuggono anche alla nostra competenza, non essendo noi esperti. Il collega Attili conosce la problematica, avendola seguita per tanti anni, ma molti di noi non la conoscono e quindi sarebbe probabilmente interessante approfondire questo aspetto.

Concludo dicendo che c'è stata qualche imprecisione anche per quanto riguarda la mobilità interna e verso la Sardegna. Qualcuno ha detto che ci sono Alitalia, Air One e Meridiana, ma questo non è vero. L'Alitalia è arrivata in ritardo per due volte alla gara - volutamente, si comprende - e siccome «accà nisciuno è fesso» è evidente che essa non ha voluto parteciparvi, per poi fare qualche tratta per Meridiana. Per me questo è ancora più offensivo: che la società italiana di bandiera volutamente non partecipi alla gara, per poi fare delle tratte in collaborazione con Meridiana non è una cosa corretta, considerato quello che ha rappresentato l'Alitalia nel nostro Paese.

Detto questo debbo dire che da parte del Governo ci vuole maggiore attenzione, visto che essa manca da parte della regione. Il Governo deve richiamare queste due società, perché è vero che, dalla Sardegna, si sa quando si parte, ma non si sa quando si può rientrare, e viceversa. Se non si prenota almeno quindici giorni prima, anche per i parlamentari, si ha una situazione obiettivamente difficile. Prima, con Alitalia, avevamo un rapporto diverso: essa riservava due posti ai parlamentari, dando almeno una possibilità concreta, in momenti del tutto particolari. Credo quindi che il Governo, da questo punto di vista, dovrebbe essere attento e richiamare

queste due società, Air One e Meridiana, a tenere un comportamento diverso nei confronti dei parlamentari.

Non credo che, praticamente, sia particolarmente difficile arrivare a queste soluzioni e nemmeno verificare se, dal punto di vista del raccordo, c'è competitività reale (questo ce lo può dire il collega Attili, che cito perché è un cattedratico in materia).

Secondo il sottoscritto c'è una serie di palesi inadempienze. Anche se sto andando fuori tema, vorrei dire che, pur non conoscendo io nello specifico tutte le peculiarità della gara - così come invece lo può conoscere il collega Pili, che l'ha trattata in prima persona - il fatto che non si disponga degli aeromobili sufficienti e che, per un certo periodo, se ne siano utilizzati alcuni di società portoghesi oppure della Livingston (la società che fa i voli per i Carabi e altre destinazioni di questo tipo) è la dimostrazione palese che ci sono state alcune non ottemperanze al bando di gara. Lo Stato o la regione avrebbero quindi potuto impugnare l'accordo, in modo tale da dare maggiori garanzie a tutti, non soltanto ai sardi, di poter arrivare nell'isola e poterne uscire.

ANTONIO MEREU. Vorrei innanzitutto dire che faccio mio quanto dichiarato dall'onorevole Pili e dall'onorevole Oppi: non affronterò quindi nel merito quella stessa discussione. Vorrei però affermare che questa informativa non è stata chiesta per creare qualche problema al Governo. Se così fosse stato, avremmo ovviamente usato altri sistemi, previsti dal Parlamento. L'informativa è purtroppo stata richiesta a seguito di un incidente che ha provocato anche dei morti. Noi ci aspettavamo quindi, da parte del Governo - come ce lo si aspetterebbe da chiunque - che un problema di questa natura venisse affrontato a partire dalla sue premesse, per poi trovare una soluzione per il futuro.

È chiaro che un'informativa di questo genere non poteva non essere richiesta al Governo attualmente in carica, non potendo la nostra domanda essere retroattiva. Al di là di questo, non credo però che

si possano attribuire responsabilità che, come abbiamo visto, non ci sono: l'accordo di programma è stato fatto nel 2004, quando in carica era l'altro Governo, così come l'ammodernamento della rete sarda. Le premesse sono quindi di tutt'altro avviso.

Da questo Governo ci aspettavamo però una risposta per quanto concerne il futuro, risposta che qui non c'è. Questa relazione racconta i fatti, parla delle commissioni che andranno a verificare le responsabilità, ma non contiene la cosa più importante, per la quale avevamo chiesto di riferire in Commissione: che cosa intende fare il Governo a seguito dell'incidente? Mi rammarico che questa indicazione non ci sia stata data e ne ignoro il motivo. Sarebbe stata un'occasione, tra l'altro, per dimostrare che questo Governo ha comunque intenzione di mettere mano non solo alla rete sarda — che in questo momento ne ha sicuramente un bisogno maggiore rispetto a quello di tutte le altre regioni — ma anche al sistema complessivo del trasporto ferroviario.

Questo considerato che abbiamo un dibattito aperto, non solo a livello nazionale, ma anche a livello mondiale, per quanto concerne i cambiamenti climatici, uno dei cui aspetti — che non si è ancora deciso di affrontare in maniera abbastanza seria — riguarda le emissioni e lo stato dei trasporti. Questa mi sembrava quindi — anche i colleghi vi hanno fatto riferimento — un'occasione importante, visto che il Governo deve elaborare il DPEF, per anticipare quelli che potranno essere gli indirizzi per muoversi verso soluzioni di questo tipo.

Bisogna infatti dichiarare, finalmente, con impegni concreti, come si voglia investire nei trasporti ferroviari, che saranno sicuramente determinanti nell'abbattimento delle emissioni, come dicevo precedentemente.

Siamo quindi rimasti un po' sorpresi del fatto che l'attuale Governo non abbia colto l'occasione per affrontare tale aspetto (oggi in Aula, per combinazione, si parla di un altro genere di sicurezza, quella stradale). Questa potrebbe essere

un'occasione per il Governo di far proprie queste valutazioni e dichiarare la propria intenzione di occuparsi non solo della sicurezza, ma anche di un'evoluzione nel settore dei trasporti che permetta di far fronte anche ai problemi imposti dai cambiamenti climatici, come vanno dicendo alcuni ministri di questo Governo.

Sotto questo aspetto siamo di fronte a un'occasione mancata. Speriamo che almeno questa informativa, questa sollecitazione da parte dell'opposizione, serva a far riflettere il Governo ed a far introdurre, nel DPEF di prossima emanazione, quello che oggi vi siete dimenticati di scrivere nella risposta alla nostra domanda.

#### PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MICHELE POMPEO META

PIERO TESTONI. Devo purtroppo dire che la discussione odierna si è svolta soltanto per il verificarsi di questo incidente così grave: solo di fronte ad esso noi — lo dico per me che non sono eletto in Sardegna, ma che con quest'isola ho una consuetudine, essendovi nato e frequentandola moltissimo — ci siamo resi conto di un problema del quale purtroppo non tutti i sardi — fa eccezione qualche esperto, tra i quali annovero naturalmente l'onorevole Attili, che mi ha preceduto — hanno conoscenza diretta, ossia quello delle ferrovie in Sardegna.

Arrivo a dire di più: non tutti sanno che il traffico ferroviario in Sardegna è in una situazione antidiluviana, nemmeno le persone sedute in quest'aula e che partecipano a questo dibattito, tutte interessate a capire perché, nell'anno 2007, un fatto così grave sia potuto succedere in un'isola dove un trenino andava a velocità ridicola. Dico « ridicola » perché per fortuna non è consentita una velocità superiore (per fortuna rispetto alla sicurezza, naturalmente). Non tutti quelli che sono qui hanno avuto l'occasione, non dico di viaggiare in treno in Sardegna, ma nemmeno di vedere i treni della Sardegna: avrebbero così scoperto che nel ventunesimo secolo la Sardegna non ha l'elettrificazione; che il

treno non viene usato, ma è anzi immediatamente scartato, in prima ipotesi, da tutti coloro che vivono e abitano nell'isola ed hanno necessità di spostarsi. Dopo questo incidente poi, purtroppo, il treno è visto come un mezzo di trasporto ad altissimo rischio, non certo per la sua velocità ma, paradossalmente, per la sua eccessiva lentezza.

Ho visto che la discussione qui è iniziata con parole roboanti come « grido di dolore », « su questo non ci devono essere maggioranza e opposizione » ed ho pensato ai miei concittadini, ai miei corregionali, a tutti quelli cioè che si pongono il problema di che cosa si stia facendo - non importa se a farlo sia il Governo o la regione - per la loro sicurezza. Fatta salva la sensibilità personale dimostrata da tutti coloro che sono intervenuti e che, sono sicuro, mostrerà, concludendo con la sua replica la seduta odierna, anche il Vice-ministro De Piccoli, che è persona di grande lealtà e di competenza, sono convinto che non stiamo dando una risposta sull'argomento che interessa tutti. Non importa chi lo faccia, ma è evidente che, su un tema come questo, ci vogliono più risorse.

È inutile che ce lo nascondiamo: se non ci fosse stato questo incidente, con dei morti, non ci sarebbe stata una discussione come questa. È anche colpa nostra, di noi parlamentari che in Sardegna siamo stati eletti, siamo nati o in qualche misura siamo delegati a occuparci dei problemi che riguardano la viabilità, compresa quella ferroviaria. Abbiamo aspettato che ci fosse un incidente grave, che ha coinvolto anche un cittadino straniero. Non è peraltro un caso che, nella scarsità generale di passeggeri, qualche volta ci sia tra essi uno straniero. È una dimostrazione in più del fatto che, a salire su quel treno, è solo chi non sa a che cosa va incontro: non dico alla tragedia che c'è stata questa volta, ma al normale rischio di non arrivare in orario e di non sapere se e quando si arriverà a destinazione.

Sono convinto che la maggioranza - il presidente ancora non era presente - non abbia dato buona prova, dividendosi tra

chi ha messo l'accento sull'iniziativa regionale, dal punto di vista della competenza finanziaria, e chi ha richiesto una nuova iniziativa di Governo sulla materia. Credo che i nostri litigi o i nostri dissapori servano pochissimo a chi, dall'altra parte, invece aspetta e magari ha seguito questi lavori in diretta televisiva, non capendo perché si litighi anche di fronte a una tragedia.

VALTER ZANETTA. Intanto esprimo la mia vicinanza ai colleghi della Sardegna che, oltre ad essere stati colpiti dagli eventi luttuosi, giustamente sono qui a rappresentare delle esigenze pienamente condivisibili, che oltretutto rientrano in un dibattito di estrema attualità. Domani discuteremo una mia interrogazione proprio su questi temi; mi riferisco alla mancata presentazione a questa Commissione del piano industriale, che abbiamo ripetutamente richiesto, e a quella sorta di colpo di mano che si è verificato durante l'approvazione del disegno di legge Bersani, quando è comparso l'articolo 10, emendato via via che procedeva nelle segrete stanze, senza aver avuto l'onore di essere discusso in questa Commissione, come diceva prima il collega di Rifondazione. Con quell'articolo si sono fatti parecchi danni, prevedendo liberalizzazioni che, probabilmente, sottendono il taglio di alcuni rami di ferrovia, che magari avrebbero invece ragione di essere. Da lì partono delle condizioni che probabilmente danno anche supporto al piano industriale, che ancora oggi non siamo riusciti ad analizzare.

Mi auguro che si trovi risposta su tutte queste questioni, presidente Meta. Trovo altrettanto strano che, nonostante l'insistenza di Pili e dei colleghi della Sardegna, questa discussione non abbia avuto l'onore di essere svolta in Assemblea.

Credo non si possa tacere su quello che sta emergendo, soprattutto se questo si accompagna al recente sciopero. Anche su quel fronte emerge tutta una serie di preoccupazioni, soprattutto legate al tema



della sicurezza, sostenute con forza, in particolare modo, dagli utenti, in quel caso dal sindacato.

È tempo allora di affrontare questi temi - non rinviandoli a chi c'era prima, perché evidentemente sono sul tavolo dell'attuale Governo - perché, in caso contrario, continueranno a verificarsi situazioni come quella di cui discutiamo oggi, per la quale la responsabilità evidentemente non è da attribuire totalmente alle Ferrovie dello Stato, ma al Governo certamente sì. Visto che parliamo di Sardegna, sarebbe interessante - e qui colgo la proposta del collega Attili - se riuscissimo, con una proposta della Commissione, a inserire nel DPEF un richiamo alla Sardegna, magari anche cercando di capire quali reti è giusto che ci siano e quali altre debbano essere potenziate. Sarebbe interessante (lo dico ai colleghi della Sardegna) perché nel rapporto si legge che i passeggeri - per fortuna - erano solo cinque. Ciò mi fa ritenere che ci possa anche essere una bassa utilizzazione della rete.

Se vogliamo affrontare il tema posto alla ribalta da questo brutto incidente, credo che dovremmo riconsiderare, in generale, la situazione ferroviaria della Sardegna e fare un richiamo, fornendo delle indicazioni, perché giungano risorse necessarie a far fronte alle situazioni che ne hanno magari più bisogno. Se trovassimo questa disponibilità da parte della maggioranza, avremmo fatto un buon lavoro sebbene, purtroppo, a posteriori.

**AMALIA SCHIRRU.** Mi scuso per aver chiesto la parola senza aver ascoltato la relazione del Viceministro e molti degli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto. Ho comunque potuto leggere il testo della relazione che, a mio avviso, fa una fotografia realistica dello stato delle ferrovie in Sardegna. Con molta umiltà si eredita questa situazione e si mettono in evidenza le difficoltà incontrate finora nella gestione di un'importante rete ferroviaria qual è quella in questione.

Voglio ricordare che Ferrovie della Sardegna è retta da diversi anni da un

commissario. Nella relazione intravedo anche il riconoscimento del fatto che l'incidente è frutto proprio dei ritardi complessivi dei diversi livelli istituzionali, sia dello Stato, sia della regione, nell'adempiere alle loro funzioni e soprattutto nel rispetto dei loro impegni, così come previsti dalle norme. Non c'è dubbio che ci sia stato un ritardo da parte della regione, così come ci sono stati ritardi passati, da parte dello Stato, nel riconoscere l'esigenza di ammodernare questo sistema, investendo maggiormente in questa realtà.

L'anno scorso, prima dell'approvazione della legge finanziaria, a nome del gruppo de l'Ulivo io stessa ho presentato un'interpellanza, mettendo in evidenza le difficoltà della gestione delle ferrovie e chiedendo un impegno maggiore in termini di risorse. Avanzavo queste richieste per far fronte non solo ai problemi strutturali della rete, ma soprattutto al problema molto sentito della carenza di personale, spesso e volentieri costretto a doppi turni, a orari difficili da sopportare. Dobbiamo anche mettere in evidenza - cosa che qui non è stata fatta - che si tratta di personale in età molto avanzata, che non viene aggiornato e che deve inoltre lavorare senza alcun supporto di carattere tecnico e tecnologico, quindi senza un moderno sistema di controllo che aiuti a sopperire agli errori umani. I lavoratori esercitano spesso le loro funzioni e le loro responsabilità da soli, senza gli ausili e i supporti che, probabilmente, facendo squadra, potrebbero evitare problemi.

Vorrei anche dire che domani si risponderà a un'interpellanza urgente, presentata dal gruppo dell'Ulivo in Aula. Avremo così modo di approfondire la situazione anche in quella sede. Sarebbe però auspicabile che da questa situazione, da questo tragico incidente, non si traesse spunto per attivare contrapposizioni, quanto piuttosto che si cogliesse l'occasione per ragionare su come migliorare la situazione, soprattutto per assumere impegni e per recuperare i ritardi dello Stato e della regione.

PRESIDENTE. Do la parola al Viceministro De Piccoli per la replica.

CESARE DE PICCOLI, *Viceministro dei trasporti*. Molto brevemente, presidente, intervengo per rispondere ad alcune delle considerazioni di ordine generale che sono state svolte e per fare qualche precisazione.

Comprendo l'onorevole Pili che ha definito la mia relazione « molto tecnica », se non burocratica. Fatto sta che, per consuetudine, il rappresentante del Governo, nel riferire su un grave incidente ferroviario come quello del caso in oggetto, è solito fare questo. Benché molte cose, essendo emerse dal dibattito giornalistico, dalle valutazioni e dalle interpretazioni dei fatti, siano già note, in questa fase il Governo non può che attenersi alle conclusioni delle commissioni di indagine. Esso non può portare in sede ufficiale altri giudizi o valutazioni, magari attinenti ad eventuali responsabilità nella dinamica dell'incidente in cui, purtroppo, sono morte delle persone. Sappiamo benissimo che la nostra informativa deve fondarsi sulle prime relazioni tecniche, sui dati di merito, rinviando poi, per trarre delle conseguenze, alle conclusioni relative all'individuazione della dinamica e delle eventuali responsabilità.

In secondo luogo, posto che nella discussione ogni parlamentare è libero di esprimere tutte le considerazioni che ritiene opportune, ritengo però che su un incidente con perdite di vite umane sarebbe bene rimanere al merito delle questioni. Trattandosi di dinamiche che possono riguardare anche le modalità del servizio, è ovvio cogliere l'occasione, ma ritengo comunque che si debba rimanere al merito della questione. Anche perché, considerato che è stata presentata una risoluzione *ad hoc*, avremo modo di tornare ad affrontare l'argomento: quella sarà l'occasione in cui il Governo preciserà meglio - a quel punto non più incalzato dalla necessità di descrivere la dinamica dell'incidente - le sue valuta-

zioni e le sue proposte per quanto riguarda la gestione dei servizi ferroviari nella regione Sardegna.

Questi sono i due elementi molto chiari che volevo premettere per non dare l'impressione di reticenze o di imbarazzi.

Vengo ora ad un terzo elemento. La relazione che vi è stata presentata è appunto molto tecnica e specifica, ma si presta anch'essa, tuttavia, ad una chiave di lettura. Nel mettere in evidenza, attraverso una lettura molto minuziosa, lo stato dell'arte di quella rete negli ultimi 20 o 25 anni, tale relazione implicitamente dice qualcosa.

Vi riporto, tra l'altro, un'esperienza personale: da turista, 25 anni fa, ho percorso il tratto da Macomer a Nuoro. Credo che da allora non sia cambiato nulla. Per coincidenza mi sono quindi trovato a relazionare su una questione che conosco.

Quale atto poteva compiere il Governo? Se si fosse presentato, sull'onda dell'incidente, dichiarando la propria strategia, qualcuno avrebbe potuto rispondere che lo avremmo potuto fare prima, senza aspettare l'incidente. Bisogna sempre evitare di farsi prendere la mano, rimanendo invece al merito delle questioni.

L'unico atto che abbiamo voluto segnalare, credo anche con una certa sobrietà, è proprio quello relativo agli stanziamenti per la sicurezza. È vero, sono pochi, ma non vorrei qui rinviare alla discussione trasparente sulla legge finanziaria che è stata votata. Non veniamo da un periodo di risultati esaltanti delle ferrovie, il cui bilancio, anzi, al 31 dicembre 2006, riportava 2 miliardi e 104 milioni di disavanzo, con investimenti ridotti al lumicino: questo è lo stato dell'arte.

Nella legge finanziaria sono però stati dati dei piccoli segnali, con l'apertura di quei cantieri dell'alta velocità che si stavano chiudendo; per quanto riguarda la sicurezza sulle ferrovie in concessione - e in merito vi posso purtroppo assicurare che la pesante situazione della Sardegna non è migliore di quella di altre regioni, soprattutto del sud del Paese - in finanziaria sono stati stanziati, per il prossimo triennio, 45 milioni di euro. Sicuramente

questa cifra non è sufficiente, se relazionata al bisogno. Di questi 45 milioni di euro, onorevole Attili, 11 milioni sono stati stanziati per le ferrovie sarde (circa il 25 per cento); anche questi sono certamente insufficienti, ma in qualche modo rappresentano una prima, limitata, risposta nel campo della sicurezza.

Indipendentemente dalle responsabilità dell'incidente, questo è sicuramente l'ambiente in cui purtroppo si possono più facilmente verificare tali incidenti, perché le condizioni di arretratezza della linea sono tali da rendere più elevato il rischio.

Queste sono quindi le considerazioni che volevo fare sulle dinamiche dell'incidente e le prime misure da assumere. Una volta che avremo a disposizione le conclusioni delle due commissioni di indagine, sarà mio impegno presentarle in Commissione, in accordo con il presidente, per relazionare su di esse e trarne ulteriori nuove considerazioni al fine di assumere le opportune iniziative.

Quando lo riterrà opportuno, il presidente organizzerà la discussione in merito alla risoluzione che è stata presentata; noi abbiamo intenzione — me ne assumo l'impegno — di dare una risposta esauriente, in quell'occasione, per quanto riguarda la vicenda del trasferimento alla regione Sardegna della gestione delle aziende in concessione. Vi sono varie posizioni in campo, ma pare che si manterrà fermo l'impegno assunto con l'accordo sottoscritto dalla regione Sardegna. Noi non abbiamo notizie, in sede ufficiale, circa l'ipotesi di rimettere in discussione la decisione assunta in finanziaria, che prevede il trasferimento alla regione Sardegna dei servizi attualmente in gestione commissariale governativa. Per quanto riguarda i due o tre mesi di ritardo, ce ne facciamo carico. Quella sarà l'occasione per essere più precisi riguardo agli adempimenti che il Ministero ha assunto circa il trasferimento di queste gestioni.

È tra l'altro all'ordine del giorno — qui è presente il collega Capodicasa — il parere delle Commissioni sull'accordo di programma 2007-2011 per il potenziamento dei servizi ferroviari. Anche quella sarà

l'occasione, insieme alla presentazione del DPEF, per una valutazione più complessiva riguardo alla rete ferroviaria della Sardegna. Sulla base della discussione che c'è stata, pare siano state introdotte — sia dall'onorevole Attili, sia dall'onorevole Testoni, sia da altri — alcune considerazioni che chiamano in causa la responsabilità più diretta delle forze istituzionali e delle rappresentanze parlamentari della Sardegna, per aiutare il Governo e il Parlamento su alcune scelte. Poiché si tratta di linee molto arretrate, che per ottenere livelli di sicurezza e di efficienza nella gestione del servizio chiamano in causa, indipendentemente dal Governo dell'epoca, ingentissimi investimenti, si tratta di cominciare a fare qualche valutazione sul rapporto tra costi e benefici. Inoltre, poiché le risorse di qualsiasi Governo non sono illimitate, credo che, a proposito di determinati collegamenti e di determinate tratte, debba esserci un'assunzione di responsabilità nello stabilire quale sia la modalità di trasporto più efficace per rispondere alle attese degli utenti.

Credo che anche rispetto a questo si debbano assumere delle responsabilità. Sarà pertanto necessaria un'interlocuzione con lo stesso governo regionale, perché c'è bisogno di un piano di trasporti della regione, concertato anche con il Governo centrale, che aiuti la regione a compiere determinate scelte. Rischiamo altrimenti, al di là della polemica politica, di scontrarci con cifre che non saremmo in grado di garantire, continuando così ad offrire un servizio inefficiente e, qualche volta, poco sicuro.

Ho già parlato sulle questioni attinenti all'incidente e alle responsabilità, che chiameranno in causa, a conclusione dell'indagine, il Ministero. Per quanto riguarda invece una discussione più generale, credo che in quell'occasione saremo nella condizione di dire qual è il nostro punto di vista.

**PRESIDENTE.** Grazie, signor Viceministro. Ringrazio anche i tanti colleghi che sono intervenuti in questo incontro.

Siamo venuti a conoscenza dell'esistenza di una risoluzione (sebbene essa non sia stata depositata formalmente) e credo che quella sarà l'occasione per tornare a discutere nel merito. Abbiamo ascoltato il punto di vista del Governo che, come sempre, è sollecito e sensibile alle istanze poste da questa Commissione. Oggi ne sono pervenute delle altre, per cui colgo al volo la disponibilità del Viceministro De Piccoli a tornare a discutere di tali questioni.

Allo stesso modo è parere di chi vi parla che, nell'ambito della risoluzione e delle questioni emerse dalla tragedia, sarà forse utile ascoltare in termini informali, in un'audizione, il Governo e il presidente della regione Sardegna. Ciò potrebbe risultare utile ai lavori di questa Commissione e allo stesso Governo, le cui risposte in questa sede su quelle vicende sono attese da più parti. Alla vigilia del varo di importanti provvedimenti potrebbe essere utile sentire anche il punto di vista del governatore della Sardegna, sempre se lo riteniamo opportuno.

Sarà mia cura, non appena sarà presentata formalmente e resa pubblica la risoluzione, calendarizzarne la discussione.

In ordine alle questioni sollevate circa l'audizione dell'azionista, dell'amministratore delegato di Ferrovie sul piano industriale, la presidenza non ha bisogno di solleciti né dell'onorevole Pedrini, né di altri colleghi. I colleghi sanno come stanno le cose. Non appena sarà possibile, ascolteremo per l'ennesima volta l'amministratore.

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 15,45.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. COSTANTINO RIZZUTO

---

*Licenziato per la stampa  
il 27 luglio 2007.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

