

## **Audizione dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato**

PRESIDENTE. Segue l'audizione dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, ingegner Mauro Moretti. Saluto gli ospiti presenti che ringrazio per aver accolto il nostro invito. Conoscete la nostra Commissione, quindi le sue finalità. C'è un'attenzione anche verso il settore delle ferrovie, in riferimento ai frequenti incidenti che si determinano. E' proprio di ieri – tanto per ricordare un fatto, se non sbaglio – una sentenza di condanna per il famoso problema di sicurezza delle porte.

MORETTI. Sicurezza del lavoro o sicurezza dei treni?

PRESIDENTE. Parlo di sicurezza del lavoro. Ingegnere Moretti, il suo mi sembra l'approccio più sbagliato. Cerchiamo di mantenere ciascuno il proprio ruolo e cerchiamo di capire: quando parlo di sicurezza sul lavoro mi riferisco anche alle persone che operano sui treni, che hanno lamentato problemi di sicurezza, ma ovviamente anche ai viaggiatori. Può capitare di cadere dal treno sia ad una persona che vi lavora sia ad una persona che è in viaggio; la porta che non funziona non distingue chi ha il cappello da ferroviere, ed allora non cade, e chi non lo ha che invece può cadere, appunto com'è successo a Prato. Merita maggior rispetto ciò che è accaduto a Prato, dove è morta una persona e dove è intervenuta anche una sentenza di condanna.

Le ripeto quanto affermano le stesse organizzazioni sindacali del settore, che chiedono maggiore sicurezza. Non parliamo dei fatti che hanno determinato incidenti e la morte di macchinisti; ne abbiamo una serie. Vi invito su questo tema ad una serenità maggiore perché questo è il nostro obiettivo e il nostro compito. Siamo maestri della polemica e della dialettica, però credo che questo non sia il luogo né della polemica né della dialettica, per cui chi ne vuol fare è bene vada a farle fuori da questa porta, perché ciò non rientra nelle nostre intenzioni.

Se vogliamo entrare nel merito della questione, avremo piacere di ascoltare quanto stanno facendo le Ferrovie e quanto intendono fare per ridurre i numerosi incidenti sul lavoro che si registrano e che riguardano i dipendenti delle Ferrovie; tuttavia il nostro compito di parlamentari ci impone di occuparci della sicurezza di tutti, compresi i cittadini.

CIPOLLETTA. Signor Presidente, siamo assolutamente disponibili a dare tutte le informazioni necessarie. Proprio a questo fine siamo venuti con una folta rappresentanza, poiché la società Ferrovie dello Stato è complessa e – come lei ha ricordato – i problemi della sicurezza sussistono sia

nei confronti del lavoro sia nei confronti dei clienti e dei cittadini che circolano nel sistema delle Ferrovie; un sistema che movimentata 8.000 treni al giorno e quindi si comprende come l'attenzione a questo tipo di tematiche sia piuttosto forte.

Mi consenta di presentarle le persone che sono con me (siamo venuti per poter dare il massimo delle informazioni possibili): l'amministratore delegato Mauro Moretti, responsabile operativo della società; l'ingegner Elia, responsabile della Rete ferroviaria italiana; l'ingegner Vincenzo Soprano, responsabile di Trenitalia. Sono presenti le due grandi società che rappresentano la parte rilevante della nostra impresa, ma ci rendiamo conto che anche altre nostre società hanno problemi che interessano questa Commissione e siamo pronti a rispondere. Mi riferisco in particolare alla Italferr, la società di ingegneria, che quindi ha la direzione di tutti i lavori e di tutti i cantieri che portiamo in giro per l'Italia, per arrivare alle società che gestiscono le stazioni, i parcheggi e quant'altro. Come dicevo, siamo totalmente disponibili a una collaborazione con il Parlamento; non potrebbe essere altrimenti, ma lo voglio sottolineare. Questa società, in cui opero da oltre un anno ma che comincio a conoscere abbastanza

Senato della Repubblica XV Legislatura – 18 –

Commissione parlamentare di inchiesta 29° Res. Sten. (18 dicembre 2007) bene, ha interiorizzato in maniera molto forte il tema della sicurezza, anche se non saremo tranquilli finché gli incidenti non si ridurranno a zero.

Questo è l'obiettivo che bisogna porsi nei confronti dei cittadini, ma anche dei lavoratori, sapendo che raggiungerlo è difficile. Forniremo, pertanto, informazioni dettagliate su come viene gestito al nostro interno il sistema di sicurezza e sui risultati conseguiti, che non possono assolutamente vederci soddisfatti finché gli incidenti non si azzereranno. Tuttavia, le posso già anticipare che siamo su una strada di netto miglioramento rispetto al passato.

In relazione ai recenti eventi accaduti all'esterno ma anche all'interno della nostra azienda, vorrei soltanto aggiungere che a partire dai prossimi giorni porteremo avanti progetti ancor più specifici per sviluppare il senso della sicurezza, oltre all'applicazione delle norme in essere. Quest'ultimo aspetto è importante; è necessario controllare che la normativa venga effettivamente applicata, tuttavia è di grande rilievo che il comportamento dell'intera azienda e di tutte le persone che vi lavorano sappia sempre tener presente l'esistenza del rischio. Ciò si ottiene anche attraverso formule di monitoraggio, con la simulazione di incidenti e con operazioni che mantengano vigile l'attenzione, perché se le persone non prestano costantemente la necessaria attenzione il rischio di incidente può sempre esserci.

MORETTI. Signor Presidente, vorrei innanzitutto scusarmi se il mio

intervento e` stato inteso come polemico, poiche´ non voleva esserlo.

PRESIDENTE. Le interruzioni sono solo polemiche, glielo dice chi fa politica.

MORETTI. Io non faccio politica e non era questo il mio intento; ho fatto quell'interruzione semplicemente perche´ per l'audizione di oggi ci siamo preparati sul tema della sicurezza sul lavoro, tuttavia siamo disponibili a discutere di qualunque tipo di sicurezza, dal momento che per il settore ferroviario essa rappresenta la base di ogni azione. Forse e` noto che il nostro e` l'unico settore dove tutto va programmato a priori; non e` infatti possibile concepire che i treni entrino in linea senza essere pensati, progettati e programmati a priori; successivamente, una volta entrati in linea vengono guidati direttamente da terra e non dal macchinista che ha solo la funzione di frenare e accelerare secondo tabelle che sono predeterminate. Oggi – proprio nel momento in cui vi sto parlando – stiamo completando l'automazione della guida dei treni. Saremo i primi al mondo ad avere una rete per la protezione dei treni in marcia completamente automatizzata. Sono risultati importanti, che testimoniano un'attenzione e una cultura che hanno anche dei risvolti immediati sulle azioni organizzative, sulle operazioni tecnologiche e sull'interfaccia con gli uomini che devono essere preparati, formati e addestrati costantemente affinche´ si muovano in sicurezza.

Senato della Repubblica XV Legislatura – 19 –

Commissione parlamentare di inchiesta 29° Res. Sten. (18 dicembre 2007)

Senato della Repubblica XV Legislatura – 20 –

Commissione parlamentare di inchiesta 29° Res. Sten. (18 dicembre 2007)

Ripeto, mi sono permesso di intervenire senza intenzioni polemiche e domando scusa se tale interruzione e` stata interpretata in questo modo.

Tornando alle tematiche del lavoro, il fatto che una persona possa morire per un problema legato alle porte ha un enorme impatto emotivo negativo nella nostra azienda. In questo caso, pero`, l'incidente non e` collegato al lavoro ma, per dare un'idea, e` come se dipendesse dalla sicurezza relativa alla circolazione delle automobili, cioe` al codice della strada. Abbiamo due tipi di legislazione: l'uno si riferisce specificamente alla circolazione dei treni, una sorta di codice della strada, l'altro e` legato alle condizioni di lavoro. Questo determina grandi effetti sui numeri. Vi sono anche altri aspetti legati agli incidenti in itinere che, in termini percentuali, nel nostro caso rappresentano la principale causa di infortunio.

Per quanto riguarda il lavoro negli ultimi tempi abbiamo avuto una forte riduzione del personale, arrivando a circa 90.000 unita` nel settore ferroviario (95.000 nel gruppo); a tale trend in diminuzione e` corrisposto, per fortuna, un calo degli infortuni o del numero di incidenti sul lavoro.

Infatti, a fronte di una riduzione del 53 per cento della forza lavoro si è registrata una contrazione degli infortuni pari a circa il 75 per cento. Sulla base dei dati nazionali INAIL, il decremento complessivo che si è verificato dal 2001 al 2006 è pari all'8,6 per cento. Nel nostro caso, abbiamo avuto una riduzione del 17,3 per cento, quindi il nostro trend di riduzione è circa il doppio rispetto al dato medio nazionale (riduzione del numero di infortuni in termini percentuali rispetto al numero di addetti).

In questo contesto, occorre considerare la rilevante presenza di una causa di infortuni che consideriamo di ordine lavorativo, ma che si manifesta in un ambiente non lavorativo, cioè sulle strade pubbliche. Nel nostro monte-cause abbiamo una media di infortuni in itinere pari a circa il 9 per cento; all'interno di tale percentuale gli infortuni mortali in itinere, ovvero quelli che si verificano a seguito di incidenti quasi sempre stradali mentre ci si reca al lavoro, sono il 22 per cento. Riporto questi dati perché cerchiamo di intervenire su tali problematiche anche facendo formazione alla guida ai soggetti che si devono spostare sulle strade con mezzi dell'azienda per andare da un cantiere all'altro; molto spesso, infatti, si tratta di infortuni che vengono determinati non solo dalle persone, ma dall'ambiente stesso, cioè la strada.

Gli infortuni mortali rappresentano per noi il dato più significativo e sono il punto di analisi dal quale partire nelle azioni di miglioramento che dobbiamo svolgere. Tra il 2001 e il 2007 abbiamo avuto una media di circa otto, dieci persone coinvolte l'anno, prendendo in considerazione tutti i tipi di incidenti: quelli in itinere, quelli legati alla circolazione dei treni, nonché quelli collegati al lavoro in senso stretto che si svolge per manutenzione e che hanno a che fare con i rischi di lavoro. Il nostro ambiente è molto pericoloso, perché è come lavorare sulla strada, ma con veicoli che hanno minore possibilità di agire istantaneamente frenando per ridurre il pericolo.

Anche se tutto viene accuratamente programmato anche, ad esempio, per quanto riguarda gli interventi di manutenzione in piena linea non sem-Senato della Repubblica XV Legislatura – 21 –

Commissione parlamentare di inchiesta 29° Res. Sten. (18 dicembre 2007) pre con la valutazione dei rischi si ha la possibilità di prevedere e prevenire ciò che può accadere. A tal proposito, proprio in questo settore che manifesta maggiori pericoli, (quello cioè legato alla manutenzione delle linee in presenza di circolazione dei treni), in questi anni sono stati effettuati numerosissimi interventi di introduzione di sistemi automatici per avvisare i singoli lavoratori nei cantieri sullo stato della circolazione dei treni. In sostanza, si tratta di un sistema automatico che con molto anticipo e attraverso sistemi acustici e visivi, vibrazioni ed altro, annuncia

agli addetti che stanno lavorando l'arrivo di un treno affinché abbandonino per tempo il cantiere mettendosi in condizioni di sicurezza (se siete interessati potremmo fornirvi ogni informazione in merito).

Tutto ciò rappresenta un elemento innovativo molto importante. Ricordo che fino agli anni 90 (dunque non molto tempo fa) non c'era nulla di automatico: tutte le segnalazioni erano manuali. Senza altro avrete visto in alcuni film che venivano utilizzate delle trombette e bandiere per annunciare l'arrivo dei treni; un sistema assolutamente inefficace e davvero causa di problemi per quanto riguarda la sicurezza del lavoro.

Un altro ambito molto particolare è quello relativo alla formazione dei treni, cioè all'aggancio e allo sgancio delle carrozze. Anche in questo caso esistono norme molto rigide sia per ciò che concerne il lavoro individuale che di squadra attualmente molto proceduralizzato e, per quanto possibile, automatizzato. Anche in questo settore si verificano, purtroppo, infortuni rilevanti. Come ho già accennato, negli ultimi anni gli infortuni hanno riguardato una media di 8-10 persone, mentre nell'ultimo anno sono stati registrati ben 9 infortuni mortali, dei quali uno in itinere: un incidente legato alla circolazione dei treni verificatosi circa una settimana, fa nella notte. Vorrei ricordare ciò che è accaduto. Era stato chiesto un intervento di manutenzione su un impianto di segnalazione fuori uso. La squadra di pronto intervento reperibile quella sera giunta sul posto è intervenuta sull'impianto. Terminato il proprio lavoro l'addetto stava per tornare all'automobile che si trovava sull'altro lato dei binari ma, purtroppo, ha attraversato i binari sembra senza guardare. In questo caso non si trattava di un cantiere, ma di un'operazione di verifica su delle garitte.

L'elevato numero di infortuni mortali registrati quest'anno è soprattutto legato al verificarsi di un incidente – ben noto – che ha visto la collisione di due navi nello stretto di Messina nel corso della quale purtroppo, in un'unica occasione, sono deceduti ben quattro nostri colleghi.

Per evitare che si verificano situazioni analoghe stiamo agendo su tre settori fondamentali: l'organizzazione, la tecnologia, la formazione degli uomini.

Per quanto riguarda la formazione, quest'anno abbiamo previsto 207.924 ore di formazione destinate a 90.000 persone. È prevista una partecipazione biennale continua a tali corsi di aggiornamento e formazione cui partecipano tutti i lavoratori che svolgono attività che potrebbero comportare dei rischi, fermo restando che solo 70.000 rientrano in questa categoria, mentre tutti gli altri svolgono delle normali funzioni i cui rischi

Senato della Repubblica XV Legislatura – 22 –

Commissione parlamentare di inchiesta 29° Res. Sten. (18 dicembre 2007)  
sono molto inferiori rispetto a quelli che potrebbero verificarsi negli altri

settori produttivi.

Abbiamo inoltre arricchito il nostro sito Intranet inserendovi un elenco delle principali cause di incidenti, oltre alla ricostruzione di alcuni casi specifici perché siano a disposizione di tutti e tutti possano beneficiare di tali esperienze arricchendo la propria conoscenza e professionalità.

A livello organizzativo, abbiamo agito per unità produttive perfettamente autonome e corrispondenti alla funzione di datore di lavoro. Le unità produttive sono circa 100 ed ogni capo di unità produttiva, direttamente collegato al lavoro che in tale unità viene svolto, può avvalersi di specifici interventi collegati al suo ambiente lavorativo e al suo particolare tipo di lavorazione, con piena disponibilità di mezzi e autonomia di intervento.

Abbiamo, inoltre, operato sulla tecnologia collegata alla circolazione dei treni, ma anche ai luoghi di lavoro legati alla manutenzione o ad ambienti industriali più in generale. I relativi investimenti sono stati massicci e molto spesso si sono sovrapposti tra loro: solo per il sistema automatico di protezione dei treni (sistema comando marcia treni a vari livelli) abbiamo effettuato investimenti su rete e su rotabili per circa 4 miliardi di euro. Naturalmente, in questo caso gli effetti positivi, in termini di sicurezza, si ripercuotono enormemente anche sui cittadini clienti.

Ricordo che per quanto riguarda la circolazione dei treni, il nostro gruppo detiene ancora il primato in Europa in termini di sicurezza. Questo per noi è un grande onore, considerando che i nostri competitori sono rappresentati da compagnie svizzere, tedesche, oltre ad altre piccole imprese.

È un primato al quale teniamo molto e che stiamo consolidando sempre più implementando i tre aspetti cui ho fatto cenno poc' anzi e cioè la tecnologia, l'organizzazione e l'uomo, la sua formazione.

Abbiamo realizzato poi altre importanti azioni di cui vorrei portarvi a conoscenza. In particolare, nel 2006 abbiamo realizzato il primo esempio in Italia di approccio integrale alla sicurezza attraverso l'operazione di assicurazione qualità seguita dalla TUV di Monaco, al fine di aggredire la cultura della sicurezza nel suo insieme e di fornire ai lavoratori un forte elemento base di riferimento. Abbiamo cioè affrontato il problema sicurezza integrando l'aspetto del lavoro, della circolazione dei treni e quello ambientale. Il progetto è stato avviato su Rete ferroviaria italiana che nel 2006 è stata la prima azienda in Italia ad essere assicurata in questo modo, secondo gli standards ISO 9001, ISO 14000 e ISO 18000, oltre agli standards legati alla sicurezza del lavoro. Ora stiamo estendendo tale forma di assicurazione alle altre imprese del gruppo, in particolare, a Trenitalia per garantire un approccio forte, in termini culturali, per i nostri lavoratori e per tutti coloro che hanno a che fare con ambienti di lavoro particolarmente insidiosi.

Operiamo attraverso campagne di sicurezza specifiche per ogni singola impresa che quest'anno riproporremo in due occasioni con mesi dedicati alla sicurezza: la prima è prevista per la primavera del 2008 ed è relativa alla sicurezza nel lavoro, la seconda nell'autunno 2008 e riguarderà il tema della sicurezza dell'esercizio e ambientale. Si insiste sugli elementi comuni della sicurezza, anche se espressi secondo modalità, regole e legislazioni diverse, perché oltre a rappresentare un comune elemento culturale, sono il più importante dei baluardi che si possa determinare. Con riguardo alla legge n. 123 del 2007, abbiamo organizzato e prevediamo di realizzare l'implementazione degli interventi di aggiornamento (in verità, non molti) attraverso percorsi di formazione e aggiornamento specificamente riferiti agli elementi contenuti nella legge, che focalizza la sua attenzione sulla sicurezza e sugli effetti della responsabilità dei dirigenti e dei preposti che coinvolgeremo in maniera particolare affinché pongano il tema della sicurezza come tema centrale del proprio compito produttivo.

Vorrei completare il mio intervento con un ultimo concetto: abbiamo registrato in questi anni un trend positivo. Il tutto è stato formalmente testimoniato anche dalla forte diminuzione dei premi assicurativi INAIL, che si pone come risultato concreto e visibile di quello che stiamo facendo. Naturalmente non abbiamo terminato il nostro percorso, come diceva il presidente Cipolletta, ma tutti gli elementi presenti, in particolare l'approccio integrato alla sicurezza e la determinazione di assicurazioni di parte terza autorevoli come il TUV – assicuratori di peso non certo irrilevante – ci danno tranquillità, perché la possibilità di confrontarci con terzi offre una testimonianza concreta della nostra volontà di agire fino in fondo per intervenire sulle cause che determinano momenti di rischio all'interno del nostro ambiente.

MONGIELLO (PD-Ulivo). Signor Presidente, intendo ringraziarla per la solerzia con la quale ha risposto alla mia sollecitazione, convocando la dirigenza di Ferrovie dello Stato Spa e di Trenitalia Spa. L'ingegner Moretti ha fornito un quadro abbastanza esaustivo della situazione attuale dell'azienda e del trend positivo a cui ha fatto riferimento, che l'ha resa «numero uno» in Europa. Questo dato ci fa piacere, anche se contrasta con una serie di articoli pubblicati dalla stampa, già da diverso tempo. Apro una parentesi, se mi è consentita una battuta, signor Presidente. L'automazione, ingegner Moretti, si ferma a Roma; lo dico solo per un fatto geografico. Ho saputo, leggendo le agenzie di stampa, che lei ha risposto alle polemiche sorte a proposito del famoso treno Lecce-Roma: dunque la conforterà

sapere che lo stesso treno, su cui ho viaggiato ieri, e' arrivato a destinazione con dieci minuti di anticipo. C'e` quindi qualche nota positiva in una situazione oltremodo pesante.

La presente Commissione deve occuparsi soltanto del settore di competenza e quindi le risparmiere` una serie di domande che le avrei posto in altra sede. Mi ha colpito pero` l'articolo apparso sul «Corriere della sera» due settimane fa, che parlava di: «Porte killer sui treni, convogli che partono trascinandosi dietro ferrovieri e passeggeri, oltre 800 incidenti rilevati dai ferrovieri, quattro i casi mortali solo da giugno ad oggi. E cosy` i rappresentanti dell'assemblea nazionale dei ferrovieri (...) hanno deciso di rivolgersi alle Procure della Repubblica di tutta Italia. Sotto accusa le porte  
Senato della Repubblica XV Legislatura – 24 –

Commissione parlamentare di inchiesta 29° Res. Sten. (18 dicembre 2007)  
di Intercity, espressi, treni regionali per pendolari, privi del sistema di segnalazione visiva ai macchinisti dell'avvenuta chiusura. Le peggiori sarebbero le «Gran confort» e «Media Distanza», responsabili secondo i ferrovieri della maggioranza degli incidenti. Ma ora anche le porte dei treni piu` moderni muniti di spie luminose rischiano di incappare negli stessi pericoli. Tutta colpa della normativa appena introdotta da Trenitalia, spiegano i ferrovieri, che ha eliminato l'obbligo di non partire se le spie luminose del controllo porte chiuse non sono accese davanti ai macchinisti. Uno snellimento, protestano i delegati dei ferrovieri, per non incorrere nei ritardi ». L'articolo si conclude dicendo che: «Ma intanto gli esposti sono ricchi di notazioni preoccupanti, soprattutto a carico del personale viaggiante incorso in numerosi incidenti, (...) come quel capotreno, Antonio Di Luccio, a cui un anno fa a Bologna sono stati amputati un piede e una gamba. Incastrato in una porta di una "Gran confort" era stato trascinato per oltre dieci metri».

Si tratta di un articolo che mi ha colpito. Sono costretta a viaggiare spesso in treno e appartenendo ad una famiglia di ferrovieri sento parlare ogni giorno della sicurezza sui treni. Mi sembra, dal quadro che lei ha offerto quest'oggi, che questo trend positivo rifletta un ottimismo che pero` non registro all'interno delle carrozze quando mi capita di viaggiare sui treni. Cio` al di la` di tutti i problemi che possono essere presenti e che sono di differente natura. Lei sa bene di cosa sto parlando; ci sono due mondi diversi: uno che si ferma a Roma e un altro che va da Roma in giu`. Non si spiega per quale motivo i treni del Sud sono sporchi, puzzolenti, lenti e vecchi. Questa e` una denuncia che ho fatto attraverso varie interrogazioni parlamentari: essendo fruitrice del servizio non ne sono soddisfatta, per una serie di ragioni.

Oltre al servizio scadente, c'e` il fatto che i ferrovieri, mi dispiace



dirlo, spesso si lamentano della mancanza di sicurezza. Ecco perché ho inteso sollecitare il Presidente della Commissione a convocare gli auditi, preoccupata dal fatto che nel momento in cui si provvede ad un'eccessiva automazione diminuiscano le garanzie per la sicurezza dei lavoratori e dei fruitori di questo servizio.

ZUCCHERINI (RC-SE). Non riesco bene a distinguere la sicurezza del lavoro nelle Ferrovie dalla sicurezza ferroviaria. Nel primo caso si parla del luogo di lavoro e dunque c'è lo spazio per un intervento parlamentare e nell'altro di un mezzo di trasporto. Spesso però i rischi sono correlati. Vorrei porre alcune domande ai rappresentanti dell'azienda, sperando che siano attinenti alle questioni della sicurezza sul lavoro. Anzitutto vorrei alcune delucidazioni sul sistema, che a me è ancora un po' oscuro, dell'«uomo morto» nonché sul personale e sulla sicurezza sul lavoro. Per quanto riguarda l'automazione mi sembra chiaro, ma non vorrei sbagliare, che con essa si intende cercare di eliminare le possibilità di incidente e di errore umano, ovviamente anche con una riduzione del personale, ma questa è una conseguenza secondaria. Chiedo se è vero – a me Senato della Repubblica XV Legislatura – 25 –

Commissione parlamentare di inchiesta 29° Res. Sten. (18 dicembre 2007) risulta esserlo – che ci sono stazioni pronte per l'automazione ma che i vettori non sono pronti, in quanto c'è un problema che attiene alla sicurezza del lavoro e alla sicurezza ferroviaria, relativo alla difficoltà di manutenzione nelle carrozze.

Anche a me piacerebbe viaggiare sul treno, ma vivo in un luogo in cui il treno parte e ritorna senza andare in nessun luogo: sfortuna delle collocazioni geografiche. C'è ad esempio un treno che parte da Roma in cui non è possibile viaggiare nelle ultime due carrozze; non perché esse non siano adatte, ma perché se si sale dietro, il locomotore non ce la fa: a volte siamo addirittura scesi a spingere. Ingegnere Moretti, questa non è una barzelletta; una volta siamo dovuti scendere ed eravamo in mezzo alla linea mentre passava l'Eurostar. È arrivato un altro macchinista, ha fatto prendere la rincorsa al treno e ciò ha consentito di oltrepassare la salita di Baiano. Non è una barzelletta, è la verità. Mi hanno impedito di spingere, altrimenti avremmo fatto prima.

Ovviamente questo non rappresenta l'andamento complessivo delle Ferrovie, ma mi interessa il punto della manutenzione dei convogli e delle carrozze; mi interessa fare un ragionamento non solo sui treni e sul lavoro, ma altresì sulle squadre che fanno la manutenzione. Vorrei sapere se risponde al vero che sono drasticamente sotto organico, con ricorso a lavoro straordinario per lunghi periodi.

Infine, per attenermi alle questioni della sicurezza, sono stati riportati

dati significativi: meno 17 per cento degli infortuni sul lavoro. Tralascio quelli in itinere non perché non siano rilevanti, anzi sono i più gravi, ma in quanto non dipendono direttamente dalle modalità di organizzazione del lavoro e del servizio dell'azienda, bensì dal sistema generale dei trasporti. Vorrei sapere però se questo dato viene calcolato in rapporto alle ore lavorate, diversamente di per sé può non essere significativo. Vorrei anche sapere se l'azienda, dal punto di vista conoscitivo (come si sa ricorre al lavoro in appalto), ha notizia della quantità degli infortuni sul lavoro in appalto delle Ferrovie, che per la Commissione è questione rilevante. MORETTI. Capisco che a volte è difficile distinguere i due aspetti della sicurezza, però – ripeto – vi sono due legislazioni diverse che sono perfettamente distinguibili, cosí come esiste un codice della strada che non ha nulla a che fare con il problema della sicurezza del lavoro e quando vi ha a che fare tali aspetti vengono perfettamente correlati. Permettetemi di fare questa distinzione altrimenti non riusciremo a fornirvi quegli elementi che poi dovrete valutare per eventuali iniziative legislative che riterrete opportune.

Per quanto attiene alla domanda sul dato del 17 per cento, quest'ultimo è calcolato rispetto alle ore di lavoro, per cui è assolutamente confrontabile negli anni in relazione alla presenza reale degli uomini.

Per quanto attiene al lavoro in appalto, non ho con me oggi i dati relativi; sarà nostra cura inviarli alla Commissione, poiché li abbiamo a sistema e quindi siamo con molta tranquillità in grado di fornirli.

Senato della Repubblica XV Legislatura – 26 –

Commissione parlamentare di inchiesta 29° Res. Sten. (18 dicembre 2007)

Per ciò che concerne le altre questioni non attinenti al lavoro, la prima informazione è la seguente: l'automazione non si ferma a Roma. Posso dirvi – sembrerà straordinario – che la Regione che per prima ha avuto il completamento dell'automazione è stata la Sardegna, dove tutto è automatizzato, sia il sistema di protezione automatico della massa dei treni che il comando alle stazioni da parte di un sito remoto, che viene fatto in maniera automatica. Abbiamo esteso a tutta la rete il progetto, che sarà completato quest'anno con gli ultimi rilasci nel febbraio del prossimo anno. Avremo a quel punto l'intera rete – 16.500 chilometri, da Bolzano ad Agrigento – dotata di un sistema specifico per ogni tipo di dimensione, rispetto alla quantità di treni che devono essere trattati. Un sistema completamente automatizzato che, nel caso di errore del macchinista nella guida del treno (in particolare non vedere i segnali o non seguire le esatte prescrizioni di frenatura nel momento specifico e cosí via), interviene automaticamente e se il macchinista non risponde mette in frenatura automatica il treno.

La flotta di Trenitalia – la parte a rete naturalmente e` Rete ferroviaria italiana – sara` completata entro il giugno del 2008. Quindi – come vedete – i tempi non sono particolarmente diversi; vi e` solo un problema (come diceva un importantissimo esponente del Parlamento italiano, l'onorevole Nenni): e` difficile cambiare le ruote dei treni mentre queste si muovono. E noi dobbiamo fare questo, perche` dobbiamo mettere in piedi sistemi di automatizzazione e allo stesso tempo dobbiamo garantire il servizio agli utenti, che lo richiedono in misura sempre maggiore, il tutto sempre con la medesima flotta.

Un altro problema, che non e` un problema di lavoro bensy` e` legato alla sicurezza dei treni, in questo caso sta a monte, e` quello dell'«uomo morto». Spero non venga considerata un'impertinenza da parte mia, ma questo e` un classico esempio di come non si riesce a discutere in maniera pacata di un provvedimento che e` a vantaggio del lavoro. L'«uomo morto» e` un sistema che doveva essere applicato alla fine degli anni '90 e che e` presente in tutte le ferrovie del mondo. Per giunta tutte le altre ferrovie italiane, non FS, ce l'hanno e continuano ad averlo e solo grazie a questo strumento, peraltro molto rozzo, che niente ha a che fare con i sistemi di automazione cui prima ho fatto riferimento, su quella rete si circola con un solo macchinista da sempre. Non c'e` mai stato un esponente del Parlamento che abbia posto il problema. Trenitalia e` l'unica azienda al mondo che utilizza due macchinisti; non soltanto l'unica al mondo ma anche in Italia, perche` ci sono 16.500 chilometri di rete FS ma ce ne sono ben 5.000 che non sono FS. Con gli stessi mezzi, anzi con una tecnologia molto piu` primitiva, queste ferrovie vanno tranquillamente con un macchinista solo, ma non se ne parla nemmeno. Viceversa per le FS, con il miglior sistema di automazione esistente oggi al mondo (e non ho problemi a dimostrarlo) si mette ancora in discussione il fatto che si possa andare con un macchinista solo, con perfetta sicurezza dello stesso uomo a bordo (assai piu` elevata che nel caso di due macchinisti), e soprattutto dei clienti.

Senato della Repubblica XV Legislatura – 27 –

Commissione parlamentare di inchiesta 29° Res. Sten. (18 dicembre 2007)

Voi siete sicuramente esperti di problemi del lavoro e forse conoscete i problemi legati alla psicologia della coppia, studiata particolarmente nel settore aereo ma valida anche in campo ferroviario. La maggior parte degli incidenti di cui avete letto sui giornali, compreso quello di Roccasecca per il quale e` intervenuta recentemente la sentenza della Magistratura, non e` legato a problemi di automazione. Quando si lavora in due nello stesso ambiente – badate, non e` un'accusa ai lavoratori –, in condizioni a volte difficili, subentrano dei problemi di rapporto che portano ad essere disattenti; paradossalmente, in una coppia che rimane sempre stabile e` ormai

assodato che solo uno dei due guida, perché l'altro si fida ciecamente. Non so se ricordate il film «Il ferroviere», ebbene è l'esempio di quello che affermo. L'aiuto macchinista doveva servire solamente per dire a priori qual era il segnale del treno. Se ricordate, l'aiuto macchinista, che nel film non viene punito, ad un certo punto, a segnale rosso superato, chiede all'altro se si sia accorto di essere passato con il rosso; è la dimostrazione chiara ed esemplare di ciò che avviene in questi casi. Ora, proprio perché in materia di sicurezza relativa alla circolazione dei treni (non stiamo più parlando di quella del lavoro) non abbiamo bisogno di fare particolari polemiche, abbiamo evitato di essere noi a porre la questione dell'«uomo morto» come una questione fondamentale; sarebbe stato sufficiente dimostrarvi che in Francia, in Germania, in Svizzera adottano tale sistema, che peraltro è richiesto da una direttiva europea che tuttavia le nostre ASL sembrano non riconoscere. Chiedo che anche il Parlamento in questo caso si attivi. Non possiamo semplicemente, di volta in volta, esprimere opinioni sulla base di ciò che riporta un giornalista, spesso neanche troppo esperto in materia. Questo è il problema dell'«uomo morto», che è stato superato e risolto grazie alla realizzazione di un livello di automazione molto più alto. Lascio comunque a voi la valutazione finale; resta il fatto che sui tram e su tutte le ferrovie regionali si utilizza soltanto quel meccanismo e vi assicuro che, essendo abbastanza esperto di ferrovie, avrei qualche problema a mantenere un unico macchinista col solo strumento dell'uomo morto.

Vi è poi il problema delicatissimo delle porte. A volte mi trovo in difficoltà perché se è vero che lavoro nelle ferrovie da trent'anni non sono certo amministratore delegato da tutto questo tempo, cosí come talvolta sembrerebbe da alcuni articoli e commenti. Ci siamo trovati a risolvere il problema dell'automazione delle porte insieme a un'infinità di altre questioni, come ad esempio quella relativa alle pulizie. Abbiamo imprese di pulizie in appalto da lunghissimo tempo e, come è noto, se qualcuno in fase di rinnovo contrattuale si azzarda a mettere in discussione che sia sempre quell'impresa a vincere l'appalto la sporcizia sarà garantita per mesi. Ebbene, anche se siamo arrivati da un anno e due mesi non possiamo tollerare questa situazione; personalmente quando salgo su un treno sporco mi vergogno. Abbiamo svolto due riunioni con le Regioni, le associazioni dei consumatori, i sindacati, i giornalisti e le imprese di pulizia impegnandoci affinché siano costituiti dei gruppi di lavoro che esaminino le ragioni per cui tale servizio non funziona; se poi le imprese in appalto

Senato della Repubblica XV Legislatura – 28 –  
Commissione parlamentare di inchiesta 29° Res. Sten. (18 dicembre 2007)  
non riusciranno ad adeguarsi daremo disdetta dei contratti e faremo nuove

gare (dovremo però rivedere il numero dei lotti e strutturarli in maniera tale che vi sia almeno un possibile concorrente perché in Italia non è possibile la concorrenza con imprese che hanno 4.000 addetti alla pulizia).

Sapete però che molto spesso se si chiama in causa la clausola sociale e la garanzia dei diritti sindacali quegli elementi vincono. Nel rispetto dei diritti dei lavoratori delle imprese di pulizia dobbiamo dunque trovare insieme una via per superare tale problema.

MONGIELLO. Lei sa bene che questa clausola potrebbe essere salvaguardata in altro modo.

MORETTI. Le riferisco quanto è accaduto precedentemente alla mia venuta, perché io questo contratto l'ho trovato fatto. Le sto anche dicendo che voglio agire in maniera diversa; per me, infatti, è importante ottenere che i treni siano puliti, anche perché avendo realizzato l'operazione dell'automazione e – mi creda – negli ultimi anni mi sono battuto molto

per questo, ora vogliamo affrontare fino in fondo il problema della pulizia.

Ma abbiamo bisogno di sostegno e che non venga sempre anteposto il mantenimento dei posti di lavoro. I posti di lavoro saranno anzi più numerosi perché non vogliamo tagliare i fondi per le pulizie; dovremo, invece, avere un ricambio all'interno delle imprese per ottenere una responsabilizzazione rispetto ai compiti lavorativi. Tutte le mattine andiamo a controllare treni che ci hanno dichiarato essere stati puliti e dove invece non sono neanche passati a raccogliere la carta; mi chiedo se tutto questo sia accettabile.

Per me no. Se volete, possiamo organizzare una prova, come abbiamo fatto alla presenza di numerosi assessori regionali: nella pulizia di quattro carrozze abbiamo confrontato la nostra ditta con un'impresa normale e abbiamo potuto verificare una differenza simile a quella che passa tra una stalla e una chiesa, tutto questo a parità di costi. Già sapete però – lo vedremo a breve – che il momento in cui dovremo disdire i contratti tutti i treni saranno in una condizione di maggior degrado rispetto a quella attuale. Si tratta di un passaggio difficile, tuttavia lo affronteremo; prendiamo questo impegno e speriamo di avere il sostegno di tutti. Non abbiamo la volontà di mandare a casa dei lavoratori, ma sicuramente intendiamo ottenere una responsabilizzazione, di modo che quando il lavoro inizia a non essere più gestibile all'interno di un'impresa si possano trovare forme di incentivo affinché si riesca ad effettuare un riordino che conduca al comune obiettivo: dare un minimo di soddisfazione ai clienti che, al di là dei prezzi, bassi o alti che siano, hanno diritto di viaggiare su treni puliti.

Per quanto riguarda i nuovi treni, vorrei sottoporre al Parlamento una questione: non c'è la possibilità di fare nuovi investimenti sui treni se non ci sono soldi per i contratti di servizio che devono essere dedicati al servizio

universale o al trasporto regionale, che, peraltro, e` anch'esso una forma di servizio universale. Abbiamo predisposto un catalogo da sottoporre al Ministro dei trasporti ed alle Regioni in cui si specifica in ma-  
Senato della Repubblica XV Legislatura – 29 –

Commissione parlamentare di inchiesta 29° Res. Sten. (18 dicembre 2007)  
niera chiara che tipo di prestazione si desidera domandarci nell'ambito del servizio universale. Dove c'è mercato il problema e` tutto nostro. Ma la qualita` del servizio universale a mio avviso non deve essere diversa o inferiore a quella di mercato. Come l'acqua del paesino di 500 persone di cui sono sindaco, Mompeo, non e` diversa da quella che si beve a Roma; l'energia elettrica erogata all'ultima delle utenze non ha una qualita` piu` scadente di quella distribuita al centro di Roma; la situazione dei treni deve essere uguale. Quando si decide che il treno deve arrivare fino ad un certo punto, la qualita` deve essere identica indipendentemente dall'essere servizio a mercato o servizio universale. Visto che noi dobbiamo fare tutto cio` attraverso la copertura dei costi, attraverso i ricavi essendo una Spa, dobbiamo avere certezza dell'entita` dei contributi del contratto di servizio, come avviene in tutti i Paesi del mondo. Successivamente, rispetto alle risorse disponibili, quando stabiliremo i prezzi dei vari componenti del catalogo, la prima voce ovviamente riguardera` la vetusta` dei treni: una cosa e` avere treni con quarant'anni di vita e con le relative quote di ammortamento, altro e` avere treni con una vita media di dieci anni. Pero`, se si vogliono treni con una vita media di dieci anni bisogna stabilire una quota di ammortamento che fa parte dei costi. Diversamente non potremo mai rinnovare i treni. Personalmente, vorrei aver gia` chiuso gli espressi del Sud e vorrei portarli almeno ad un livello di qualita` socialmente accettabile qual e` oggi quello dell'intercity plus. Ritengo che questo sia un dovere morale per tutto il Paese, oltre che mio. Tuttavia, quando conto le risorse di cui dispongo per poter rinnovare la flotta mi trovo a non averne.

Fatte queste premesse arrivo a trattare il tema delle porte. Siamo in una situazione difficile, pertanto chiedo a voi cosa fare: dobbiamo sospendere domani l'attivita` di tutte quelle carrozze per garantire l'incolumita` dei nostri dirigenti rispetto alla legge, riducendo pero` del 30 per cento il servizio? La messa a punto delle porte non si fa dall'oggi al domani, anche noi avremo bisogno di momenti di transizione poter giungere ad un risultato. Tutto cio` non si realizza in due mesi. Dieci anni fa dovetti affrontare il problema dell'amianto; mi incontrai con il procuratore Guariniello e gli dissi che se riteneva che io avessi la bacchetta magica (mi misero in quella posizione all'ultimo istante perche` tutti gli altri avevano degli avvisi di garanzia) e potessi riuscire nel giro di tre mesi a mettere a

posto 12.000 carrozze coibentate di amianto, francamente mi chiedeva qualcosa che non era possibile fare; pertanto, non mi sarei posto neanche il problema, avrei rinunciato all'incarico e sospeso 1.200 treni. Cosa dovevo fare?

Anche in questo caso vi chiedo elementi di sostegno, di due tipi. Il primo è legato al problema dei finanziamenti che vengono assegnati: si tratta di porte di carrozze adibite al servizio universale. Secondo i macchinisti noi abbiamo detto loro di togliere il blocco porte, ma tale affermazione è assolutamente falsa e la smentisco. Con riguardo al treno che l'altra sera si è fermato vicino Caserta, visto che proprio in quella situazione i problemi legati alla sicurezza sul lavoro sono stati determinanti nel pro-Senato della Repubblica XV Legislatura – 30 –

Commissione parlamentare di inchiesta 29° Res. Sten. (18 dicembre 2007) durre il gran numero di ore che abbiamo impiegato per recuperare quel treno. Ripeto, quell'affermazione è assolutamente falsa: c'è un meccanismo di blocco porte e se una porta non viene riconosciuta come chiusa non si parte. Infatti, l'altra sera i passeggeri, giustamente infuriati, aprivano le porte e quindi il treno non poteva partire perché ora era aperta una porta ora un'altra e il personale di bordo non riusciva a chiuderle tutte perché continuamente ne venivano aperte altre. Abbiamo avuto problemi enormi nell'organizzare il recupero. Ma guardiamo la situazione da un altro punto di vista: quel giorno tutte le strade erano bloccate e gli aeroporti chiusi e noi abbiamo garantito tutti i treni su tutte le linee, ad esclusione di questo. Per questo motivo siamo stati trattati come dei delinquenti. Posso dirlo qui, a porte chiuse? Nel momento in cui si è cercato di effettuare il recupero del treno si è rotto un gancio. Dovevamo dire che era un problema procurato dalla squadra dei lavoratori intervenuti? No, l'azienda se ne è assunta la responsabilità. Dovevo forse raccontare che si era spaccata l'asta del gancio nel corso dell'operazione di recupero di un treno che si sarebbe dovuta effettuare in circa due ore? Ritenevo assolutamente improponibile non difendere quei lavoratori anche se avevano commesso errori. Quella gente ha lavorato con quattro gradi sotto zero. Chi occupava il treno era molto a disagio, ma lo era molto di più chi stava sotto e lavorava su un viadotto. Avrete sentito che qualche giornalista ha detto di essersi sentito in pericolo perché stando seduto vedeva lo strapiombo. E i tecnici, che lavoravano sotto allora?

Ritengo quindi sia necessario recuperare un minimo di ragionevolezza, soprattutto rispetto ad alcune notizie stampa che, a volte, non so davvero come vengano costruite. Questo è ciò che occorre perché da un lato voi possiate fornirci degli indirizzi, anche più severi ma fattibili, e da parte nostra ci sia la possibilità concreta di poter lavorare con serenità.

Il Senato si appresta a votare la legge finanziaria con la quale il tetto retributivo massimo dei manager pubblici sarà fissato in 274.000 euro. Mi chiedo, però, come per un'impresa con 100.000 dipendenti si possa realizzare una politica retributiva con 274.000 euro. Nella nostra azienda non esiste un rapporto 1-100 tra amministratore delegato e l'ultimo lavoratore dell'impresa. Sapete qual è la mia retribuzione? 682.000 euro. Non so come sia possibile, a queste condizioni, trovare manager capaci di gestire una delle aziende più complesse d'Italia. Proprio ieri ero in compagnia dell'ingegner Scaroni il quale mi ha detto che ho il più difficile dei compiti che ci sia oggi in un'impresa, peccato che poi non si riesca neanche a sostenere una politica retributiva per i dirigenti, di alto livello rispetto al mercato di riferimento.

Anche a tal riguardo vi chiedo di permetterci di poter lavorare. Non ci si può chiedere di rispettare tutti i vincoli previsti per le società per azioni (il dirigente preposto è l'ultima delle innovazioni), tutti i vincoli imposti alle aziende pubbliche (è stato inserito un consigliere della Corte dei conti direttamente nel consiglio di amministrazione), di rispettare tutti gli obblighi pubblici e privati (perché siamo un'azienda a capitale pubblico che però deve rispettare tutti gli obblighi del codice civile), fare

Senato della Repubblica XV Legislatura – 31 –

Commissione parlamentare di inchiesta 29° Res. Sten. (18 dicembre 2007) in modo che tutto proceda bene, salvo poi non avere a disposizione gli strumenti per lavorare.

Scusandomi per la passione con cui talvolta mi sono espresso, vi chiediamo dunque sostegno.

**PRESIDENTE.** Ci fa piacere che l'ingegner Moretti ci abbia fornito elementi che all'inizio dell'audizione sembravano non molto pertinenti. Il riferimento alle porte non riguarda solo i passeggeri ma anche i ferrovieri; rappresenta comunque un problema di sicurezza perché tutti si trovano all'interno del treno. Il passeggero potrebbe essere un lavoratore che si sta recando sul posto di lavoro quindi, in caso di incidente, quest'ultimo rappresenterebbe un infortunio sul lavoro, perché in itinere.

Abbiamo apprezzato molto ciò che lei ci ha riferito. Al momento le nostre competenze sono legate alle problematiche legate al lavoro e alla sicurezza del lavoro. Per risolvere problemi di un certo peso è necessario del tempo e lei ha questo incarico da poco più di un anno, se ricordo bene. A volte, come accade anche in politica, ci si trova a gestire situazioni ereditate e create da altri.

Tuttavia, ritengo che il tema in questione meriti una particolare attenzione quale quella che lei ci ha riferito di voler assumere. Questo era il nostro intento, non fare polemica. Grazie ancora, dunque, per il contributo



apportato ai nostri lavori e se ritiene di fornire ulteriori elementi, la invito ad inviarli alla Commissione che sarà ben lieta di acquisire maggiori dati per concorrere insieme a raggiungere quanto prima l'obiettivo comune: «infortuni zero».

Dichiaro conclusa l'audizione.