

INTERPELLANZE

La sottoscritta chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed i Ministri dell'interno, della difesa e dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

il 27 dicembre 1996 Maria Letizia Bardini, 31 anni, è stata uccisa da una pietra scagliata da un cavalcavia sull'autostrada Torino-Piacenza;

già nel 1975, il 12 marzo, era stato ucciso sulla statale Valsugana Renato Ranut, 27 anni, colpito da una pietra di dodici chili lanciata da un cavalcavia tra Novaledo e Marter: tale delitto è rimasto impunito;

il 28 dicembre del 1993 a Bussolengo (Verona) sull'A22 un masso di quattordici chili uccise Monica Zanotti, di soli venticinque anni;

lo stillicidio di tentati omicidi con il lancio di sassi dal cavalcavia continua giorno dopo giorno a ritmo impressionante;

la società Autostrade, chiamata in causa dalla famiglia della Bardini, ha rilevato che « eventuali soluzioni al problema dovranno essere concertate in sede istituzionale »;

l'Asaps (Associazione amici sostenitori della polizia stradale) ha proposto una « taglia » di mezzo miliardo a carico delle società autostradali per chi fornirà indicazioni utili a catturare i « 2 killer del cavalcavia ». Il ricorso a tali strumenti demarca la differenza fra una società tribale e sanguinaria da un paese civile: e cioè nel paese civile c'è (o dovrebbe esserci) lo Stato di diritto, che assicura gli assassini alla giustizia, prevede processi per chi ha commesso un reato e rifugge da ogni forma di linciaggio;

gli avvenimenti di cui sopra, sulla base delle riflessioni di alcuni sociologi e scienziati, sono il frutto di una degenerazione profonda di un paese e delle sue istituzioni —

se non si ritenga opportuno nell'immediato di seguire l'esempio di alcuni prefetti e di estendere il divieto di sosta sui cavalcavia, sia per i veicoli che per le persone, su tutto il territorio nazionale;

se non ritenga opportuno il Governo varare un piano articolato diretto a prevenire i crimini dei cavalcavia, che: a) la numerazione progressiva di tutti i cavalcavia della rete autostradale, visibile agli automobilisti in transito, per facilitare le segnalazioni di episodi sospetti e permettere il pronto intervento delle forze dell'ordine; b) l'illuminazione dei cavalcavia; c) l'installazione di telefoni di pronto intervento in prossimità di tutti i cavalcavia e di sistemi di allarme nei settori più a rischio; d) l'innalzamento delle reti di protezione poste a tutela delle spallette dei cavalcavia;

se non ritenga opportuno il Governo prevedere anche l'intervento delle forze armate a controllo di cavalcavia e sovrappassi, così come in precedenza sperimentato in analoghe situazioni di emergenza, quali i « Vespri Siciliani » e « Forza Paris », nonché prevedere la collaborazione della protezione civile e di tutti gli organismi di volontariato adeguati a questo servizio, al fine di restituire alla collettività di questo nostro paese civile la fiducia nel pronto intervento delle istituzioni e la garanzia della certezza del diritto.

(2-00351)

« Pozza Tasca ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

il « Pendolino » ETR 460, denominato « Eurostar Botticelli », uno dei più moderni convogli delle Ferrovie dello Stato, partito dalla stazione centrale di Milano alle ore 12,55 di domenica 12 gennaio 1997, deragliava in curva nei pressi di Piacenza;

l'ETR fuoriusciva dai binari alla velocità di circa cento chilometri orari; dai rottami del convoglio venivano estratti, purtroppo, otto corpi senza vita: i due macchinisti, due agenti della Polfer, una *hostess* di servizio presso il vagone ristorante e tre passeggeri, di cui allo stato attuale l'identificazione risulta estremamente difficile;

inoltre alcune decine di passeggeri rimanevano feriti in modo più o meno grave;

l'ETR 460, che è un treno capace di trasportare quasi cinquecento persone alla velocità di 250 chilometri orari, ha iniziato il suo servizio nel novembre del 1993 e nella sua configurazione *standard* si compone di nove carrozze;

attualmente sulla rete ferroviaria italiana viaggiano venticinque treni del tipo « Pendolino », di cui dieci ETR 460 e quindici del tipo ETR 450;

nei mesi scorsi si erano succedute varie anomalie, più o meno gravi, che probabilmente dovevano essere assunte come avvisaglie della grave tragedia in questione;

il fatto più grave si verificò il 2 giugno 1996, durante il primo viaggio « commerciale » del convoglio. All'interno di una delle gallerie tra Bologna e Firenze, la rottura di un giunto dell'albero di trasmissione bloccava un ETR 460 per oltre un'ora, finché il treno veniva rimorchiato da un normale locomotore fino alla stazione più vicina;

inoltre un « Pendolino » partito da Milano il 3 gennaio 1997, veniva fermato prima a Prato e poi a Firenze per controlli che duravano circa sessanta minuti. A Roma, ai viaggiatori veniva spiegato che si trattava di un possibile guasto ai freni di una delle carrozze; inoltre, all'arrivo del convoglio le porte non si aprivano —:

allo stato attuale delle indagini in corso, quali siano i motivi accertati della sciagura, se essi consistano in anomalie tecniche della vettura oppure siano da ricercarsi in altre cause;

se le cause non siano da individuarsi nelle continue ristrutturazioni in atto da parte delle ferrovie dello Stato spinte alla diminuzione dei costi a discapito della sicurezza degli utenti;

quali iniziative intenda porre in essere affinché non si abbiano più a verificarsi simili tragedie e si possa garantire ai cittadini italiani la sicurezza più totale sulla rete ferroviaria italiana.

(2-00352) « Sciacca, Crucianelli, Guerra, Nappi, Bolognesi, Bielli, Altea, Vignali ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei Ministri, i Ministri dei trasporti e della navigazione, di grazia e giustizia e dell'interno, per sapere — premesso che:

alle ore 13,30 del 12 gennaio 1997 un treno Etr 460 delle Ferrovie dello Stato deragliava nei pressi della stazione ferroviaria di Piacenza, determinando la morte di otto persone ed il ferimento di altre trentasei;

il meritorio, tempestivo intervento delle forze dell'ordine, dei vigili del fuoco e del personale sanitario della città di Piacenza ha impedito un bilancio ben più grave della tragedia —:

se sia già stata ricostruita l'esatta dinamica dei fatti;

quali siano le cause della tragedia, ed in particolare se la stessa sia dovuta ad errore umano, ad imperizia o ad un guasto del sistema di bilanciamento che caratterizza il comportamento in curva del pendolino;

se sia già stata nominata una commissione ministeriale d'inchiesta per l'accertamento delle eventuali responsabilità;

quale sia lo stato delle indagini coordinate dalla procura della Repubblica di Piacenza.

(2-00353)

« Foti ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

in data 12 gennaio 1997, il treno « Pendolino » Etr 460 in servizio da Milano e Roma è deragliato, provocando otto morti e ventinove feriti;

negli ultimi due anni il coordinamento dei macchinisti ha più volte denunciato che la politica delle Ferrovie dello Stato, fondata sull'aumento della velocità dei treni e sulla eliminazione di circa centomila posti di lavoro, ha fortemente ridotto i parametri di sicurezza delle linee ferroviarie —:

se non sia necessario, alla luce di questo incidente e di quelli accaduti nei mesi scorsi, modificare radicalmente le scelte del Governo in materia di trasporto

ferroviario, garantendo la sicurezza di percorsi, rivedendo gli orari di lavoro del personale addetto alla guida dei treni, ed abbandonando la strategia dell'alta velocità a vantaggio di una razionalizzazione dell'ammodernamento complessivo della rete ferroviaria italiana.

(2-00354)

« Cento ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

all'indomani del disastro ferroviario che si è verificato nella tarda mattinata di domenica 12 gennaio 1997 e che ha visto coinvolto il « pendolino » ETR 460, sono divampate le polemiche circa le cause che hanno determinato il disastro;

tra le diverse ipotesi fatte vi sarebbe anche quella del guasto tecnico dell'ETR 460, il quale, secondo le notizie riportate dal *Corriere della Sera* del 13 gennaio 1997, aveva già avuto problemi di carattere tecnico;

nella stessa giornata sono successi altri incidenti, seppur di minore entità, a La Spezia, Napoli e Tarquinia —

con quale periodicità venga effettuata la manutenzione dei treni a lunga percorrenza, ed in particolare quando sia stata effettuata l'ultima manutenzione del « Pendolino » coinvolto nell'incidente;

con quali piani venga effettuata la manutenzione della linea ferroviaria sulla quale viaggiano treni così veloci;

se non ritenga opportuno provvedere al quadruplicamento delle tratte ferroviarie Torino-Venezia, Milano-Genova e Milano-Roma;

con quali criteri le ferrovie dello Stato provvedano alla preparazione, qualificazione e aggiornamento dei conduttori;

quali siano infine i sistemi di sicurezza esistenti in particolare, nel tratto di linea in cui è successo l'incidente.

(2-00355) « Comino, Lembo, Bosco, Chincari, Ciapusci, Alborghetti, Fongaro ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

ancora un gravissimo incidente, con un pesante bilancio di vite umane, si è registrato sulle linee ferroviarie italiane, nella giornata di domenica 12 gennaio 1997, in prossimità di Piacenza, nella medesima giornata in cui altri due episodi, fortunatamente con conseguenze molto più lievi per le persone, si sono verificati nella tratta tra Tarquinia e Montalto di Castro ed in prossimità della stazione Garibaldi di Napoli;

l'immediata apertura delle inchieste della magistratura e dell'amministrazione ferroviaria ci si augura possa accertare rapidamente le reali cause di quest'ultimo luttuoso episodio, andando a fondo sulle dinamiche e sulle eventuali responsabilità al riguardo;

la sequenza e la gravità degli incidenti ferroviari registrati in questi ultimi tempi (basti ricordare il recente sinistro avvenuto sulla linea di Edolo, con quattro morti e quarantatré feriti nel dicembre 1996), sembra dimostrare un allarmante calo degli *standard* di sicurezza del sistema dei trasporti ferroviari, le cui cause non possono essere riduttivamente fatte risalire al solo « fattore umano »;

sul tema della sicurezza dei trasporti ferroviari, la Commissione Trasporti della Camera ha recentemente avviato un'indagine conoscitiva, al fine di analizzare ed approfondire il livello di conoscenza sulla dinamica del fenomeno, anche alla luce dei sopra ricordati episodi, nonché degli impegni finanziari comunque assunti dallo Stato in materia di investimenti ferroviari —

quali siano gli elementi in possesso del Governo relativamente alla dinamica dell'incidente di Piacenza, che ha interessato, in termini di traffico, la linea più importante del Paese e materiale rotabile di recentissima realizzazione;

quali iniziative il Governo intenda assumere per verificare lo stato di sicurezza dei collegamenti ferroviari sull'intera rete in esercizio, gestita dalla Ferrovie dello Stato Spa o da altri soggetti, alla luce dei sopra ricordati incidenti;

quali siano i dati relativi alla sinistrit  dei trasporti ferroviari italiani, relativamente all'ultimo decennio, quali le cause accertate e quali le conseguenze in termini di vite umane e di regolarit  del servizio, a raffronto con i livelli di sinistrit  registrati negli altri paesi dell'Unione europea;

se corrispondano al vero le denunce, da pi  parti avanzate, relativamente ad un ridimensionamento dell'impegno finanziario ed organizzativo da parte delle Ferrovie dello Stato in materia di manutenzione della rete e del materiale rotabile;

se i modelli organizzativi e di gestione del personale, ad esempio attraverso la distribuzione dei carichi di lavoro, abbiano in qualche modo inciso sui livelli di sicurezza, andando a condizionare l'incidenza statistica del cosiddetto « fattore umano ».

(2-00356) « Mussi, Guerra, Luc , Mancina, Campatelli, Voza, Giardiello, Biricotti, Duca, Angelini, Attili, De Piccoli, Nappi, Panattoni, Fredda, Raffaldini, Bova, Mastroluca, Rotundo ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

nella giornata di domenica 12 gennaio 1997 un gravissimo incidente ferroviario si   verificato sulla linea Milano-Piacenza, con un bilancio di nove morti e trenta feriti;

il treno coinvolto   l'ETR 460, un « Pendolino », fiore all'occhiello della tecnologia ferroviaria in Europa, utilizzato per il progetto alta velocit  delle Ferrovie dello Stato spa;

questo ultimo drammatico episodio non pu  non mettere, ancora una volta, in discussione la filosofia gestionale delle Ferrovie dello Stato;

una filosofia gestionale che, a proposito di tecnologia, puntualit  del servizio e sicurezza ha per emblema proprio il progetto alta velocit  — un investimento da quarantamila miliardi — a danno dell'utenza di massa e del trasporto popolare ed a vantaggio del trasporto d'élite, con conseguente aumento del divario tra nord e sud del paese, tra le aree metropolitane

e le aree periferiche; la gestione delle Ferrovie dello Stato si   caratterizzata, inoltre, per una totale deregolamentazione nell'impiego del personale e per un massiccio ricorso allo straordinario, con inevitabili ricadute sui livelli di sicurezza, con ottantamila prepensionamenti;

la Camera dei deputati ha deliberato, in sede di esame del disegno di legge finanziaria per il 1997, la verifica del progetto Alta Velocit  entro il 31 gennaio 1997. In tale data il Governo si   assunto l'impegno a riferire alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione del progetto, nonch  sull'attivazione dell'unit  di vigilanza — prevista da tempo dal contratto di programma e fortemente osteggiata dalle precedenti amministrazioni delle Ferrovie dello Stato — presso il ministero dei trasporti e della navigazione. L'obiettivo   quello di consentire al Parlamento di valutare il progetto di alta velocit  all'interno degli obiettivi pi  generali del potenziamento complessivo della rete ferroviaria, dell'intermodalit , dell'integrazione del sistema dei trasporti in funzione del collegamento dell'intero paese e di questo con l'Europa;

la IX Commissione della Camera ha avviato, su richiesta dell'interpellante e di altri deputati del suo gruppo, un'indagine conoscitiva sulla sicurezza nelle Ferrovie dello Stato;

secondo l'ingegner Cimoli, amministratore delegato, l'obiettivo delle Ferrovie dello Stato spa   soprattutto il risanamento del bilancio, da perseguire con riduzioni drastiche dei costi e tagli occupazionali;

di fronte a quanto avvenuto a Piacenza, qualsiasi sia la causa ultima del disastro, inquietanti interrogativi si sollevano a proposito dei livelli di sicurezza sempre pi  disattesi dall'ente delle Ferrovie dello Stato —:

considerando che obiettivo del Governo   la sicurezza dell'intero sistema dei trasporti, se non ritenga che si debba sottolineare l'esigenza per le Ferrovie dello Stato di cambiare politica ed organizzazione interna.

(2-00357)

« Eduardo Bruno ».