

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

MATTEOLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei trasporti ed della navigazione.* — Per sapere quali siano stati i motivi che hanno determinato la gravissima sciagura ferroviaria di domenica 12 gennaio 1997, in cui è stato coinvolto un treno « Pendolino ».

(3-00599)

SANZA, TASSONE e BACCINI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

il disastro del treno « Pendolino » ETR 460 avvenuto il 12 gennaio 1997, nel provocare cordoglio per le vittime, desta inquietanti preoccupazioni sui tempi di ammodernamento programmati del sistema ferroviario italiano;

le linee ferrate italiane necessitano di un tempestivo adeguamento, al fine di adattarle alle mutate esigenze tecnologiche europee e ad un'utenza in continuo aumento;

risulta incomprensibile come il « Pendolino », che viene presentato come materiale rotabile tecnologicamente avanzato, sia costretto a viaggiare su un sistema di linee non adeguato alla sua potenza di trazione;

non è tollerabile che un paese che si definisce moderno abbia un così grave *gap* strutturale di impianti rispetto agli altri sistemi ferroviari europei;

il conflitto tra difesa ambientale ed innovazione tecnologica, quando non è giustificato da esigenze reali, spesso è la ragione per cui questo Paese, volendo convivere tra esigenze contrapposte, non sarà in grado di competere sul piano internazionale;

se il quadruplicamento delle linee Roma-Milano non avesse subito ingiustificabili ritardi, per resistenze di varia natura, politiche e territoriali, il disastro si sarebbe potuto probabilmente evitare —:

quali siano gli elementi a conoscenza del Governo circa le cause del disastro;

quali provvedimenti intenda adottare per evitare il ripetersi di casi di questo genere e quali garanzie possa fornire a tal fine;

quale sia lo stato del personale attualmente in forza alle Ferrovie dello Stato tanto in termini di competenza tecnica quanto in termini di organico e di trattamento economico. (3-00600)

MERLO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

la sciagura di Piacenza ha riproposto al centro dell'attenzione della opinione pubblica la sicurezza del nostro sistema ferroviario e, al contempo, può diventare un grave colpo all'*export* della velocità *made in Italy*. Nella storia decennale dei treni superveloci in Europa non si registrano infatti incidenti di tale gravità. Ora, pur rispettando le indagini della magistratura per accertare le cause vere della sciagura di domenica scorsa, non si può non riportare a galla il capitolo della sicurezza dei treni ad alta velocità;

negli ultimi anni, infatti, i livelli di guardia della sicurezza si sono notevolmente abbassati, sia per quanto riguarda la manutenzione della rete sia per quanto riguarda la manutenzione del materiale rotabile, a causa della contrazione delle disponibilità finanziarie e, ancor più in generale, per un minor impegno da parte delle Ferrovie dello Stato sui problemi della gestione concreta e della stessa produzione. Molte voci critiche si sono levate, e a ragione, sul fatto che l'incidente può essere collegato alla ristrutturazione del lavoro nelle Ferrovie dello Stato, che continua ad essere poco comprensibile ed a

volte contraddittorio. Non si può continuare a tagliare pesantemente sulla manutenzione, sacrificandola sull'altare della sempre più contorta ed equivoca ristrutturazione;

qui entra in gioco la conduzione politica e tecnica dell'azienda FS. Non è tollerabile che incidenti di questa gravità e di questa entità avvengano non su linee vetuste o secondarie, ma sulla fondamentale e ipertecnologica tratta Milano-Roma e sul « super treno » ETR 460. Probabilmente, entrano in discussione le recenti scelte dei vertici delle Ferrovie dello Stato, con la riduzione degli organici di circa centomila unità e le perduranti difficoltà nel saper gestire la manutenzione, le linee, i mezzi e gli orari di lavoro —

di fronte ad un quadro così sconcertante, quali siano le iniziative che intenda intraprendere per evitare che il necessario risanamento della azienda Ferrovie dello Stato provochi ulteriori sciagure e panico tra i cittadini, iniziative che investono direttamente il Ministro dei trasporti, per non assistere, ancora una volta passivamente, ad una « non gestione » nel rilancio e nella sicurezza del sistema ferroviario.

(3-00601)

GALLETTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

alle ore 13,26 del 12 gennaio 1997, sulla linea Milano-Bologna prima della stazione di Piacenza e dopo il ponte sul fiume Po, al km 145 circa, il treno 9415, ETR 460, in servizio da Milano a Roma, è deragliato in curva, procurando la fuoriuscita dai binari di sette vetture, su otto in composizione. L'incidente ha provocato la morte di otto persone e il ferimento di altre trentasei;

nel maggio 1996 lo stesso treno aveva avuto un problema meccanico: la rottura del giunto meccanico di trasmissione del

moto. In seguito a quell'episodio, tutti gli ETR 460 furono ritirati e sottoposti a verifica;

l'ETR 460, rappresenta un'evoluzione del modello ETR 450 e, come il suo predecessore, è equipaggiato con avanzate tecnologie che consentono di impostare la velocità in funzione delle indicazioni provenienti dai sistemi informatici della linea;

il deragliamento dell'ETR 460, meglio noto come « superpendolino » è solo l'ultimo episodio di una lunga e fitta catena di eventi, spesso mortali che testimoniano quanto sia cresciuta, negli ultimi anni, l'insicurezza per i lavoratori e gli utenti lungo le linee ferroviarie del nostro Paese;

l'incidente evidenzia, ancora una volta, che l'esigenza prioritaria è quella di adeguare, modernizzare e riequilibrare la rete esistente, ancora in gran parte a binario unico e/o a trazione *diesel*;

è improcrastinabile un radicale cambiamento della politica delle Ferrovie dello Stato, così come impostata dalla disastrosa gestione Necci, incentrata esclusivamente e in modo acritico sul mito dell'alta velocità ferroviaria;

inoltre, lo stesso blocco degli ETR 500 durante le ultime normali neviccate segnala la disastrosa improvvisazione e l'inadeguatezza tecnologica delle Ferrovie dello Stato;

le vicende giudiziarie legate all'ex amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Lorenzo Necci, inquadrano in un contesto di profonda corruzione materiale e morale il governo nazionale della rotaia, strumento potenzialmente strategico ai fini di una riorganizzazione economica ed ecologica del sistema della mobilità;

è stata presentata nell'attuale legislatura (doc. XXII, n. 24) una proposta di legge per l'« Istituzione di una commissione parlamentare di inchiesta sul progetto «Treni ad Alta Velocità» —

se non ritengano, di dover aprire una pubblica inchiesta atta a verificare se gli ETR in esercizio vengano regolarmente sottoposti a manutenzione ogni 30.000 chi-

lometri e se la manutenzione ogni 30.000 chilometri sia sufficiente per garantire il massimo dell'efficienza e della sicurezza e se non sia il caso di ridurre i tempi della revisione ciclica e di reintrodurre la visita alle parti meccaniche ed elettriche;

se non ritengano di dover disporre tutti gli atti necessari affinché vengano sostituiti tutti i componenti della dirigenza delle Ferrovie dello Stato legati alla gestione Necci;

se non ritengano prioritario privilegiare la manutenzione, la sicurezza e l'ammodernamento tecnologico dell'intera rete rispetto ai miti della velocità e di nuove infrastrutture;

chi abbia effettuato i collaudi dei « Pendolini », come sia strutturato e quale sia l'organico del servizio manutenzione delle linee Ferrovie dello Stato. (3-00602)

BOGHETTA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

il ripetersi di gravi incidenti ferroviari, come quelli di Brescia e Piacenza, sono il sintomo del deterioramento della sicurezza, della qualità e dell'efficienza delle ferrovie;

al di là della dinamica del singolo incidente, la riduzione delle manutenzioni dei mezzi e linee, la riduzione di circa ottantamila unità in quattro anni hanno comportato il non rispetto di orari e normative;

la ventilata ulteriore riduzione dei costi (trentacinque per cento) in quattro anni e del personale di alcune decine di unità rischiano di portare le Ferrovie dello Stato spa allo sfascio;

nel contempo si prevedono costi senza limiti per il progetto alta velocità (contratto di programma) —:

quali iniziative intenda assumere per ridare alle Ferrovie dello Stato sicurezza, efficienza e qualità. (3-00603)