

INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE

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

il giorno 12 gennaio 1997 lungo la linea Milano-Roma si è verificato, alle porte della stazione di Piacenza, un gravissimo incidente ferroviario: il pendolino Etr 460 « Botticelli » in una curva è uscito dai binari, schiantandosi contro un pilone della corrente, ribaltandosi e provocando svariati morti e feriti:

il « Pendolino » Etr 460 è un treno dalla tecnologia avanzatissima;

l'incidente non è avvenuto su una linea vetusta e dismessa, ma sulla super-tecnologica Milano-Roma;

nel 1996 sono ben tre gli incidenti di estrema gravità verificatisi in Italia;

nella sola giornata del 12 gennaio 1997 in Italia si è verificato più di un incidente ferroviario —:

se non ritenga che la ristrutturazione in atto nelle Ferrovie dello Stato stia rendendo sempre meno sicuro il mezzo di trasporto su rotaia e se quindi gli enormi tagli effettuati o da effettuare dalle Ferrovie dello Stato per soli motivi di bilancio, spesso anche a danno della occupazione, non vadano ad incidere sulla manutenzione e sulla sicurezza;

se, di conseguenza, non ritenga quindi necessario, con opportune azioni presso le Ferrovie dello Stato salvaguardare gli *standard* di sicurezza, evitando che con errati piani di ristrutturazione aziendale si disperdano competenze e professionalità.

(3-00618)

SIMEONE, COLA, FRAGALÀ e LO PRESTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'ambiente e dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

la recente tragedia di Pozzano ripropone in termini di drammatica attualità l'annoso ed ancora irrisolto problema della difesa del suolo e della lotta al fenomeno dell'abusivismo edilizio —:

se non ritengano che, rispetto a determinati avvenimenti, sia giunto ormai il momento di non limitarsi più a vuote parole di esecrazione e di condanna;

se il Governo avverta la ineludibile esigenza di individuare con determinazione e tempestività i responsabili delle sempre più numerose tragedie causate sia dal dissesto idrogeologico in cui versa il nostro Paese, sia dalla spregiudicata azione dell'uomo, rispetto alla quale l'inaudita tolleranza perpetratasi per tanti anni non può e non deve significare impunità per i responsabili;

se, rispetto alla vicenda di Pozzano, siano state individuate precise responsabilità, a tutti i livelli, e se di eventuali acquisizioni in questa direzione siano stati informati i competenti organi della magistratura;

se non ritengano di avviare un tempestivo monitoraggio delle situazioni a rischio su tutto il territorio nazionale, segnalando tempestivamente alla magistratura — e dandone periodicamente conto al Parlamento — tutte quelle situazioni per le quali siano individuabili precise responsabilità, anche pregresse sotto il profilo temporale, riconducibili ad amministratori, imprenditori edili, associazioni o privati cittadini.

(3-00619)

SIMEONE, COLA, FRAGALÀ e LO PRESTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

la grave sciagura ferroviaria del 12 gennaio 1997, conseguente al terrificante

deragliamento del « Pendolino » Milano-Roma nei pressi di Piacenza, ripropone in termini di drammatica attualità l'innumerabile serie di problemi connessi alla realizzazione del progetto « alta velocità » —:

se siano state accertate le ragioni che hanno provocato il disastro;

se sia stata definitivamente esclusa la possibilità che si sia trattato di un attentato;

in che termini si configuri l'attuale assetto del trasporto ferroviario, con particolare riferimento al grado di sicurezza;

se i dati forniti dall'Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato s.p.a., in occasione dell'audizione presso la Commissione trasporti della Camera del 5 dicembre 1996, siano corrispondenti a quelli risultanti al Governo;

se l'attuale livello di sicurezza assicurato al trasporto ferroviario, con particolare riferimento alle linee ad « alta velocità » sia considerato sufficientemente congruo o se, invece, si avverta la necessità di un suo sostanziale adeguamento.

(3-00620)

MARENGO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

la recente tragedia del treno « Pendolino », che ha causato morti e feriti, è solo l'ultimo anello di una lunga catena di incidenti ferroviari che non possono più essere considerati eventi accidentali, visto che, come nel suddetto caso, l'errore umano viene escluso;

ripetutamente l'interrogante, sia nella precedente legislatura che nell'attuale, ha sollevato il problema delle precarie ed assurde condizioni dei trasporti ferroviari, specie nel meridione d'Italia, senza aver avuto mai riscontro da parte dei ministri di turno né dall'amministratore delegato —:

anche alla luce delle gravi dichiarazioni dei responsabili sindacali di categoria, se non ritenga necessario che il Go-

verno chiarisca al Parlamento con estrema urgenza le cause del disastro e gli interessi necessari per restituire le necessarie condizioni di sicurezza all'intera rete ferroviaria. (3-00621)

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

le avversità atmosferiche degli ultimi giorni del 1996 e dell'inizio dell'anno 1997 hanno evidenziato drammaticamente gravi insufficienze del materiale rotabile e degli impianti delle ferrovie italiane;

in particolare sono stati lamentati gravi ritardi, mancato funzionamento del riscaldamento delle carrozze passeggeri, insufficienza del numero delle stesse;

in genere, si sono verificati episodi tali di disservizio (ad esempio, per un viaggio Milano-Vienna del 2 dicembre 1996 sono state impiegate venticinque ore; scomparsa — per avaria — di carrozze con posti regolarmente prenotati, eccetera) da fare assomigliare le nostre ferrovie a quelle indiane, così come descritte da tutta una letteratura coloniale;

in particolare, negli ultimi giorni si sono verificati gravi incidenti con numerosi morti e feriti, in ultimo il grave disastro a Piacenza, con otto morti, sul treno « pendolino », che sembrava il fiore all'occhiello del nostro servizio ferroviario e che, invece, sta dimostrando strutturali carenze nella parte meccanica e nella carrozzeria —:

quali serie misure il Governo intenda sollecitamente prendere per riportare le ferrovie italiane ad un livello di efficienza degno di una nazione e di una utenza civile e, in via cautelativa, se non ritenga opportuno ritirare immediatamente dalla circolazione le motrici E 460 del treno « pendolino » e, nel contempo ordinare un monitoraggio di tutto il materiale rotabile delle ferrovie italiane, vigilando, altresì, perché l'opera di ristrutturazione, con conseguente riduzione del personale, non in-

cida sulla manutenzione delle ferrovie che dovrà, al contrario, essere fortemente potenziata. (3-00622)

MARENGO. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale, dell'industria, commercio ed artigianato e degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

il recente licenziamento dei centotanta dipendenti della Palmera-Alco di Bari-Modugno rende ancora più drammatica la situazione occupazionale nel meridione d'Italia, e in particolare a Bari e nella sua provincia;

la lista dei disoccupati supera le cinquantamila unità senza che si prevedano spiragli per il prossimo futuro, mentre va sempre più allungandosi l'elenco delle imprese e delle aziende italiane che, grazie anche alle ridotte spese di personale (cento dollari al mese), preferiscono trasferire la propria attività in paesi extracomunitari come l'Albania;

recentemente risulterebbe trasferita al di là dell'Adriatico proprio un'industria simile a quella chiusa a Bari —:

quali iniziative « non tamponare » intendano mettere in atto per scongiurare la fuga di industrie italiane in Albania e nei paesi dell'Est europeo;

se intendano predisporre iniziative finalizzate a rilanciare l'economia meridionale affinché l'aumento progressivo e inesorabile della disoccupazione non degeneri, come sta già accadendo, nella disperazione ed in atti conseguenziali imprevedibili;

se intendano predisporre disposizioni speciali per limitare le importazioni da paesi extracomunitari di prodotti alimentari (cereali, olio, frutta ed altro) a danno dell'industria manifatturiera agroalimentare del meridione d'Italia. (3-00623)

CITO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il sottoscritto, per adempiere ai suoi compiti di parlamentare della Repubblica,

ha inteso questa mattina, 15 gennaio 1997, raggiungere Roma con un volo di linea dell'Ati dall'aeroporto di Brindisi;

al momento dell'imbarco, dopo aver depositato il bagaglio sull'apposito nastro scorrevole e aver oltrepassato il varco di controllo presidiato da agenti della polizia di Stato, è stato richiamato da un agente e invitato a ripassare il controllo che, secondo lo stesso agente, aveva lanciato il segnale d'allarme;

ripassato il controllo con esito identico, è stato invitato dall'agente a sfilarsi la giacca perché a suo parere, per intuito, l'allarme era provocato dai bottoni;

il sottoscritto ha dichiarato a questo punto la sua qualità di parlamentare della Repubblica, sottolineando all'agente, testimoni gran parte dei passeggeri avviati all'imbarco, e fra questi un avvocato e un consigliere comunale di Taranto che erano in viaggio con lui, la inopportunità di una simile operazione;

per tutta risposta un sottufficiale della polizia di Stato ha intimato al sottoscritto di accompagnarlo nel gabbiotto del posto fisso di polizia, dove, chiusa la tenda, ha proceduto alla perquisizione personale —:

se ritenga ammissibile e legittimo il descritto comportamento, da parte di agenti delle forze dell'ordine, nei confronti di un parlamentare della Repubblica, che nell'occasione non solo non ha ricevuto l'assistenza che è dovuta alla sua carica e al suo ruolo, ma addirittura ha dovuto subire gli accertamenti riservati a un qualsiasi sospettato di reato;

se non ritenga di dover appurare le responsabilità degli addetti al servizio di sicurezza dell'aeroporto di Brindisi, nella circostanza sopra descritta; di dover chiarire ai diretti responsabili di tali servizi i loro compiti e il rispetto che è dovuto alle istituzioni dello Stato e ai loro rappresentanti; di dover disporre infine un accurato accertamento sul corretto funzionamento degli apparati di controllo negli aeroporti italiani. (3-00624)