

La seduta comincia alle 9,30.

GIUSEPPINA SERVODIO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 20 marzo 1998.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Bordon, Finocchiaro Fidelbo, Gerardini, Maccanico, Marongiu, Mattioli, Montecchi, Soriero, Turco e Vita sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono trentatre, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* ai resoconti della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* ai resoconti della seduta odierna.

Svolgimento di interpellanze sulla politica dei trasporti e informativa urgente sull'incidente ferroviario di ieri (ore 9,32).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle interpellanze Tassone n. 2-00982, Lamacchia n. 2-00983, Giardiello n. 2-00986, Bosco n. 2-00987, Bocchino n. 2-00988, Merlo n. 2-00989, Mammola n. 2-00990, Becchetti n. 2-00991, Galletti n. 2-00993, Boghetta n. 2-00996 e

Baccini n. 2-00997, sulla politica dei trasporti (vedi l'*allegato A* — *Interpellanze sezione 1*).

Avverto che lo svolgimento dei documenti all'ordine del giorno inizierà con l'intervento del Governo. Come comunicato per le vie brevi a tutti i gruppi, il ministro dei trasporti fornirà in apertura di seduta un'informativa urgente sull'incidente ferroviario verificatosi ieri nei pressi di Firenze. Successivamente, avranno luogo gli interventi dei colleghi in sede di replica alle interpellanze, per i quali è previsto un tempo complessivo di venti minuti per gruppo, cui si aggiungerà un ulteriore tempo di cinque minuti, per consentire un maggiore approfondimento anche in relazione alla informativa urgente del Governo.

Il ministro dei trasporti e della navigazione ha facoltà di parlare.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Io sono appena giunto da Firenze e quindi sono in grado di dare le informazioni che ho potuto raccogliere durante la notte. Quando è avvenuto l'incidente io mi trovavo a Milano; sono rientrato a Roma e poi sono andato in macchina a Firenze, dove sono giunto poco dopo la mezzanotte.

Credo che i colleghi conoscano ormai gli elementi fondamentali di questo incidente: uno scontro, una collisione tra un treno Eurostar diretto da Roma a Bergamo e il treno passeggeri per il trasporto locale Viareggio-Lucca-Prato-Firenze. Così come conoscono le conseguenze: una vittima, oltre trenta feriti, dei quali tre o quattro in condizioni abbastanza serie.

Durante la notte ci siamo riuniti presso la giunta regionale con il presidente Chiti, l'assessore Barbini, il prefetto ed il questore di Firenze e ovviamente tutta una

serie di dirigenti delle FS, a partire dall'amministratore delegato, ingegner Cimoli, mentre il professore Dematté, insieme al sottosegretario Soriero, sono rimasti nella sede del centro operativo a coordinare le attività di soccorso, e così via.

Ovviamente, è stata aperta immediatamente un'indagine e il magistrato ha ritenuto di procedere ad alcuni interrogatori; in particolare, sono stati interrogati i quattro macchinisti, i due del treno Eurostar e i due del treno locale.

Come sempre in questi casi, abbiamo chiesto all'azienda di darci informazioni su tutti quegli elementi che potessero cercare di spiegare questa vicenda, e come spesso è accaduto in questi casi, ci siamo trovati di fronte ad una situazione che non presenta, almeno per quanto è stato possibile fare durante le ore della notte, problemi relativamente ai treni o alla linea. Il treno Eurostar coinvolto nell'incidente ha dieci giorni di vita (è nuovissimo, quindi): è l'ultimo 480 immesso in rete. La linea appariva ed appare in ordine. I due macchinisti di questo treno, così come quelli dell'altro treno, sono molto esperti; riprendevano servizio proprio a Firenze dopo un riposo di venti ore e l'incidente è avvenuto dopo un paio di minuti di impegno di guida.

Non credo che sia giusto, date queste informazioni, trarre delle conclusioni; mi pare che sia più giusto che lo faccia il magistrato. I giornali peraltro avanzano alcune ipotesi, anche se ritengo che non ci si debba nascondere dietro di esse.

Dirò alcune cose dopo aver completato queste informazioni. Quando siamo arrivati a Firenze non era ancora stata data l'autorizzazione a rimuovere i treni che ostruivano completamente i binari; si è pertanto organizzato un servizio con deviazioni o sulla linea tirrenica o su quella adriatica (con l'utilizzo della tratta per Falconara), quest'ultima direttrice per i treni del nord-est mentre la prima per i treni del nord-ovest. Non si sono fermati i treni lungo la linea, ma ovviamente si è registrato un ritardo piuttosto consistente. Presso la stazione di Santa Maria Novella

è stato organizzato un servizio di pullman per i pendolari (venti dalle 4 alle 7 e quaranta dopo le 7).

Ho preso contatti con il magistrato, ovviamente non per interferire nella sua attività ma per cercare di capire come si potesse coniugare l'attività giudiziaria con quella diciamo logistica del paese, atteso che durante la notte sull'Appennino vi erano forti nevicate e c'era il rischio che si bloccasse anche il collegamento stradale tra Bologna e Firenze.

Ritengo sia giusto dire che il sostituto procuratore che conduce le indagini, dottor Nencini, ha dimostrato una grandissima sensibilità. Quando ha concluso gli interrogatori ci ha raggiunto presso la giunta regionale, dove abbiamo avuto un breve incontro. È del tutto evidente che tale incontro non ha potuto riguardare in alcun modo l'oggetto dell'indagine, ma ci si è soffermati invece sugli aspetti operativi di questa vicenda. Abbiamo spiegato che, compatibilmente con le esigenze istruttorie, avremmo avuto bisogno di cominciare a liberare al più presto una linea perché il lavoro, come dirò, sarà molto complesso. Abbiamo trovato una disponibilità immediata. Il magistrato ci ha spiegato che aveva la necessità di tenere sotto sequestro il treno ma non la linea. È quindi cominciata una operazione, condotta dai vigili del fuoco, di taglio di una parte della terza carrozza dell'Eurostar in modo tale che fosse possibile intanto attivare prima una e poi l'altra linea. Successivamente il magistrato ha autorizzato anche l'operazione più complessa di rimozione dei due treni.

Ho lasciato il magistrato poco dopo le 4; egli poi si è recato sul posto, ma prima di autorizzare l'inizio delle operazioni ha dovuto far eseguire dalla polizia scientifica alcune riprese ed alcuni accertamenti, al termine dei quali (più o meno nel momento in cui io lascio Firenze, quindi verso le 5-5,30) sono iniziate queste operazioni.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
LORENZO ACQUARONE (ore 9,38)

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Mi sono

informato poco prima di venire qui mentre mi trovato nell'ufficio del Presidente del Consiglio (che ho naturalmente a mia volta informato). Secondo le ultime informazioni delle 9,15-9,20 il primo binario (in quel tratto la linea ha quattro binari) è stato attivato; la circolazione è molto ridotta, ma in ogni caso è ripreso il funzionamento della linea in particolare per gli Eurostar. Chi conosce bene la zona sa però che questo non comporta un transito diretto, ma implica la necessità di effettuare una manovra abbastanza complessa.

I dirigenti ed i funzionari presenti nella zona ritengono che, in un tempo abbastanza ridotto, possa essere attivato un secondo binario, quello che si libererà completamente con questa operazione di taglio di un blocco che, sia pure per poco, ostruisce la linea; mentre l'altra operazione è assai più complessa. Tale intervento può essere effettuato con delle gru da terra perché la zona è accessibile da terra. La ditta con la sede più vicina al luogo del disastro che è stata chiamata è molto qualificata e dispone non solo delle due gru richieste, che possono operare contemporaneamente e che non possono essere più di due per motivi di spazio, ma anche di una gru in eccesso per eventuali interventi supplementari qualora si verificasse un cattivo funzionamento, un guasto, un problema meccanico delle gru adoperate.

Per quanto riguarda i tempi di riapertura del secondo binario — ripeto, il primo è già aperto —, si stima che questa possa aver luogo nel corso delle prossime ore, anche se ci sono valutazioni diverse, alcune delle quali più prudentiali mentre altre sono più ottimiste. Comunque i tempi non saranno brevissimi: si tratta di 20, 25 o 28 ore, anche se probabilmente, dopo un certo lasso di tempo, sarà possibile liberare un terzo binario. Disporre di tre binari su quattro sarà un fatto già abbastanza significativo.

Ho lasciato Firenze verso le 5 del mattino ed ho chiesto al Presidente Violante di utilizzare una seduta già fissata per dare un'informazione che fosse il più

dettagliata possibile, almeno alla luce delle notizie che si sono potute raccogliere durante la nottata. Sono pertanto in grado di ragguagliare la Camera sullo stato della situazione fino a 15-20 minuti fa, fornendo la testimonianza diretta che ho potuto personalmente raccogliere fino alle 5 del mattino e quella telefonica delle ultime ore.

Pur non essendo questo il momento per svolgere una analisi complessa sulla vicenda, reputo tuttavia necessario aggiungere alcune brevissime considerazioni. Anche in riferimento ad un intervento che svolsi da questi banchi qualche mese fa, indipendentemente dalla conclusione di questa e di altre vicende, credo compiremmo un grave errore se minimizzassimo quanto sta avvenendo e se cercassimo di spiegare queste vicende come una sequenza di errori umani. Lo ripeto, ciò va fatto al di là della conclusione delle singole indagini.

Come ho già detto in questa sede qualche mese fa, ritengo che quanto sta accadendo sia frutto di un profondo e grave processo, che reputo estremamente preoccupante e serio, che ha investito quello che dovrebbe essere uno degli *assets* più importanti del paese. Dobbiamo pertanto muoverci lungo due direttrici, una delle quali è già stata imboccata ed un'altra che, invece, deve esserlo ancora, anche se tale seconda direttrice — della quale parlerò fra breve — dovrebbe investire un processo aziendale più che un profilo di vigilanza.

La prima direttrice consiste nel realizzare, sia pure con ritardo, tutti quegli interventi che riguardano l'aspetto fisico della vicenda, su cui vi è ormai un orientamento abbastanza diffuso. Come è noto, infatti, in questo paese mancano i binari, essendo quelli esistenti troppo saturi. Nessun paese del mondo fa circolare 250 treni su una coppia di binari. Tutti gli altri paesi ne fanno circolare al massimo 150 e quando arrivano a questi livelli quadruplicano la rete. In nessun paese al mondo si fa manutenzione su un binario

mentre un treno passa sul binario accanto. In nessun paese al mondo si fa.

DOMENICO GRAMAZIO. Finalmente!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Non sono cose che dico da oggi...

DOMENICO GRAMAZIO. Ci sono voluti disastri ferroviari per dirlo!

PRESIDENTE. Onorevole Gramazio, per cortesia, lasci terminare l'esposizione! Onorevole Gramazio, lei potrà parlare dopo; ora lasci terminare l'esposizione dell'onorevole ministro.

DOMENICO GRAMAZIO. Ci volevano i disastri ferroviari per dirlo! Lo sanno tutti, meno Cimoli e Burlando!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Mi dispiace che dica così perché ho usato queste parole di identica gravità (*Commenti del deputato Gramazio*).

PRESIDENTE. Onorevole Gramazio!

MAURO PAISSAN. Presidente, si ricordi che ci sono gli stenografi che riprendono la seduta.

DOMENICO GRAMAZIO. Stai zitto tu! È meglio che stai zitto, è molto meglio per te!

PRESIDENTE. Onorevole Gramazio, per cortesia! Al mattino presto è già agitato così; si calmi! Prego, onorevole ministro.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Ho usato in questa stessa aula queste parole di identica gravità nel momento in cui non c'era stato alcun incidente (*Commenti del deputato Gramazio*).

PRESIDENTE. Onorevole Gramazio, non si faccia richiamare all'ordine così presto, per cortesia!

VASSILI CAMPATELLI. Stai zitto!

UGO BOGHETTA. Riprendiamo Fiori come ministro!

DOMENICO GRAMAZIO. Sempre meglio! Meno incidenti, ci sono stati meno incidenti! Guarda le statistiche!

PRESIDENTE. Onorevole Gramazio! Onorevoli colleghi! Onorevole Gramazio, mi ascolti, per cortesia! È una mattinata un po' dura, prendiamola con tranquillità. L'onorevole ministro sta facendo un'esposizione molto pacata: seguiamo le sue parole.

PAOLO BECCHETTI. Presidente, riprenda anche i provocatori!

PRESIDENTE. Onorevole Becchetti! Onorevole ministro, prosegua.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Occorre rinnovare il materiale rotabile, introdurre tecnologie ed eliminare i passaggi a livello. Questi sono gli interventi che abbiamo già attivato e che necessitano di un certo arco di tempo per essere realizzati. Da questo punto di vista è stato individuato un asse di intervento anche a scapito della costruzione di nuove linee, che pure vengono richieste a gran forza (magari per motivi comprensibili). Peraltro anche i fondi CIPE, usati nell'estate scorsa e riattivati recentemente, sono stati utilizzati prevalentemente in questa direzione, come previsto dal piano di impresa (in base al quale la metà delle risorse di investimento dell'azienda deve essere indirizzata al rinnovo dei passaggi a livello, del materiale rotabile, delle tecnologie e così via).

Dobbiamo dare una risposta all'opinione pubblica, che non si accontenta di risposte in tempi medi, anche se comprende che quelle di carattere strutturale possono essere fornite solo in tempi medi.

Come ho già discusso con il Presidente del Consiglio, il Governo, nella sua funzione di vigilanza, deve compiere un ulteriore passaggio di carattere più squisitamente aziendale. In sostanza bisogna penetrare all'interno del meccanismo formativo e di aggiornamento del personale di questa azienda, cercando di esprimere un giudizio sulla procedura utilizzata, sui cicli formativi, sul mantenimento del processo formativo, sulla qualità di chi fa formazione. È ovvio che noi abbiamo costantemente chiesto all'azienda un giudizio al riguardo. Essa ritiene che il livello formativo sia adeguato.

Il Governo ha peraltro garantito all'azienda le risorse necessarie per rimuovere le cause strutturali delle difficoltà relative ai treni, al materiale rotabile, alla tecnologia e ai passaggi a livello, e ha chiamato a dirigere i gangli operativi persone di grande esperienza, provenienti dall'interno dell'azienda, e giudicate tra le più capaci per svolgere le funzioni di presidenza o di *holding*, persone che hanno portato le loro qualità professionali all'interno dell'azienda e che hanno maturato un'esperienza professionale da tutti giudicata molto positiva.

Credo che il passo in più che l'opinione pubblica si attende sia proprio quello di un intervento del Governo nelle sue funzioni di vigilanza, al di là delle prerogative dell'azienda, un intervento contemporaneamente di verifica e di controllo di tutti i meccanismi procedurali, formativi, di mantenimento del livello formativo e di qualità di chi esercita i processi formativi stessi per capire se ciò che è avvenuto in questa azienda (più 60 mila addetti dal 1969 al 1972, meno 80 mila negli ultimi anni) non abbia prodotto non tanto una carenza quantitativa di personale, quanto una fuoriuscita di personale qualificato, creando difficoltà nei livelli intermedi.

Ho informato il Presidente del Consiglio ed ho proposto che il Governo si rivolga alle più competenti autorità in materia; credo che questo tipo di verifica possa essere fatta in stretto rapporto con le Commissioni parlamentari competenti della Camera e del Senato. Dobbiamo

infatti impegnarci nei confronti dei nostri cittadini, che sono giustamente allarmati e preoccupati, a valutare l'esperienza francese, quella tedesca o quella giapponese, oppure realtà italiane come quella dell'Alitalia, che sono in qualche modo comparabili a queste quanto alle procedure di selezione, addestramento e mantenimento. Occorre studiare le procedure di formazione e di *training* per capire se, al di là delle questioni strutturali, che mi paiono abbastanza chiare e su cui vi è anche una certa convergenza (è evidente che occorre costruire più binari, cambiare il materiale rotabile, introdurre nuove tecnologie ed eliminare i passaggi a livello), nel corpo dell'azienda, specialmente a livello di quadri intermedi, non si sia creato un problema di qualità, di capacità. Poiché le persone coinvolte in questi incidenti rischiano la vita, si deve presumere che eventuali errori siano dovuti ad un processo formativo e di mantenimento non sufficientemente adeguato.

Credo che la cosa peggiore che un Governo possa fare in questi casi sia minimizzare la situazione: non ci è consentito, né si possono prendere come riferimento le statistiche relative agli anni passati, nelle quali le ferrovie italiane non erano collocate male. Si è creata nel paese un'importante convergenza sugli interventi strutturali da intraprendere per salvare l'azienda; ci troviamo inoltre in un momento nel quale siamo riusciti a fornire a quest'ultima cospicue risorse per la gestione e per gli interventi. Tuttavia, a questo punto occorre compiere un salto di qualità, al di là del giudizio sul singolo episodio, che verrà comunque valutato da una commissione d'inchiesta: occorre verificare se non esista un problema organizzativo all'interno dell'azienda che essa da sola non è in grado di rilevare. È questo un passaggio doveroso da affrontare, anche in stretto rapporto con il Parlamento e con i massimi esperti mondiali, cercando di capire se vi sia un'eccessiva complessità delle procedure dell'azienda od un'eccessiva burocraticità nel rispetto di queste procedure; se queste non siano troppo complesse in un sistema già

così complicato; se non si ponga quindi un problema di semplificazione delle procedure ed anche di formazione, di mantenimento.

È chiaro, ripeto, che in tutti i paesi questo secondo aspetto non è di competenza dei Governi. I Governi, come dire, disegnano lo sviluppo delle infrastrutture: questa è una scelta politica, l'altra è una scelta tipicamente aziendale. Ma poiché stenta a venir fuori un ragionamento di questo genere — anche se Cimoli e Dematté tra pochi minuti al Senato esprimeranno concetti analoghi — credo sia nostro dovere ora seguire anche la strada del lavoro all'interno dell'azienda, con un gruppo di verifica di altissima qualità e di altissimo livello, per verificare tutti quei meccanismi.

Concludo, per così dire, con un'impressione. Dopo due anni di esperienza la mia opinione è che la struttura, che pure aveva gravi *gap* tecnologici rispetto alle altre ferrovie europee, per un lungo periodo abbia tenuto a livelli buoni, probabilmente chiedendo un grande sforzo alla gente che ci lavora. Per un lungo periodo, cioè, un rapporto diverso da quello degli altri paesi tra tecnologia bassa e apporto umano elevato per quantità e qualità ha consentito all'azienda di reggere a livelli elevati, nonostante, ripeto, un *gap* tecnologico e infrastrutturale molto forte. Del resto emerge anche nei dibattiti complessivamente una certa difesa di questa azienda da parte dei lavoratori, un certo senso di appartenenza. Ma poi, un po' per motivi legati alla crescita del traffico, sempre più difficile da reggere senza interventi tecnologici — un conto è reggere un traffico medio, altro è reggere un traffico molto elevato senza tecnologia — e poi, probabilmente, per uno «sfrangiamento» nel «corpo profondo» di questa azienda, che credo sia elemento più forte e più importante, siamo arrivati ad una situazione in cui, ripeto, non mi convince che le cose si possano spiegare con sequenze di errori, di casualità. Secondo me siamo ormai di fronte ad un problema radicato.

L'esperienza mostra che recuperare in aziende di questa complessità situazioni di sfrangiamento — bisogna dirlo con chiarezza — è una cosa complicata, complessa. È stato giusto assegnare all'azienda tutte le risorse che il *management* ci ha chiesto e credo sia giusto, al di là del fatto che venga o meno richiesto, assegnarle anche le migliori professionalità che ci sono nel mondo e chiedere a queste professionalità di intervenire, di aiutarci, di darci opinioni, di dire al Parlamento, all'opinione pubblica: «Questo è il salto in più». Si tratta, ripeto, di un salto aziendale, non politico.

Credo che questa scelta debba essere compiuta nelle prossime ore. Dobbiamo chiedere alle persone che accetteranno di darci un contributo di questo livello di concludere il loro lavoro, almeno una prima parte significativa, in tempi piuttosto rapidi, perché l'opinione pubblica vive una situazione di disagio, di difficoltà, diciamo pure di allarme e ne ha ragione. Credo poi che i risultati di questo lavoro debbano informare ulteriori scelte. Mi riferisco ad un'azione di vigilanza forse rivolta anche ad aspetti organizzativi di questa azienda, di cui ovviamente discuteremo nelle Assemblee del Parlamento, o nelle Commissioni di merito sia della Camera che del Senato.

Proprio in questo momento il presidente e l'amministratore delegato stanno cominciando al Senato un'audizione che era stata programmata, ma che a questo punto assume ovviamente un significato anche molto particolare. Mi sembra sia stato assai opportuno decidere che si riferisse sulla questione sia in una Camera che nell'altra, attraverso il Governo e l'azienda. Come forse alcuni di voi sanno, nel corso della notte ho informato due volte l'opinione pubblica in incontri che ho avuto con i giornalisti prima e dopo il colloquio con il magistrato, in modo da poter fornire informazioni anche sui presumibili tempi di riattivazione di un servizio in un nodo molto delicato.

Queste sono le informazioni che sono riuscito a raccogliere in queste otto, nove ore, da quando sono arrivato sul posto ad

adesso. Naturalmente sono a vostra disposizione per fornire ulteriori elementi, per rispondere a richieste che venissero avanzate e quant'altro.

PRESIDENTE. Signor ministro, con la sua ampia esposizione lei ha inteso sia rispondere alle interpellanze, sia fare la sua esposizione sulla questione urgente dell'incidente di ieri sera? Avendola ascoltata, mi è parso di sì. Glielo chiedo solo perché ho l'obbligo regolamentare di farlo.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Ho preso contatto questa mattina con il Presidente della Camera e gli ho detto che mi sarebbe sembrato più opportuno non rispondere alle interpellanze, peraltro importanti. Infatti, mi sembrava più opportuno fornire un'informativa. Naturalmente, se i colleghi ritengono che si debba utilizzare una parte del tempo che abbiamo anche per rispondere ad interpellanze già previste, sono a disposizione. Mi sembrava non rispettoso nei confronti dell'Assemblea rispondere a domande sull'autotrasporto e quant'altro in un momento in cui forse era necessario fornire un'informativa.

Non ho quindi inteso rispondere alle interpellanze, anche se numerose di esse riguardano le Ferrovie dello Stato e molte delle cose che ho detto sono attinenti a quelle interpellanze. Sono tuttavia a disposizione dell'Assemblea e del Presidente.

PRESIDENTE. Mi scusi, signor ministro, ma io ero obbligato a chiederglielo unicamente per il fatto che all'inizio della seduta il Presidente Violante ha detto: « Il ministro dei trasporti fornirà in apertura di seduta una prima informativa; successivamente avranno luogo (...) ».

Avendola ascoltata, mi è sembrato che lei abbia fornito un'informativa completa.

La ringrazio, signor ministro.

PAOLO BECCHETTI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, con le interpellanze abbiamo posto diverse questioni che riguardano tutta la tematica del trasporto, marittimo, aereo e ferroviario, che è indubbiamente importante. Mi rendo conto che l'emergenza verificatasi ha costretto il ministro a rimanere fuori tutta la notte e naturalmente non vogliamo « strangolarlo »...

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Io sono pronto.

PAOLO BECCHETTI. Riteniamo però che o il ministro fornisce una risposta più puntuale al complesso delle interpellanze che sono state presentate, nel qual caso potremmo replicare sia sulle comunicazioni sul disastro ferroviario di Firenze, sia sulle questioni più generali che abbiamo posto, oppure siamo disponibilissimi a rinviare il dibattito sulle interpellanze, che hanno un'ampiezza enorme che non può essere limitata al fenomeno, sia pure gravissimo, che si è verificato ieri.

Altrimenti, sulla tematica dei trasporti, su cui da tempo chiediamo un ampio dibattito in Parlamento, per questa emergenza, purtroppo (lo dico due volte: purtroppo principalmente per i morti e feriti che ci sono stati e purtroppo anche per la questione, straordinariamente importante, del sistema nazionale dei trasporti), ci troveremo ad « annacquare » il problema e la cosa, francamente, non ci piace.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Io sono pronto!

PRESIDENTE. Il ministro Burlando ribadisce che è a disposizione del Parlamento.

ALTERO MATTEOLI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALTERO MATTEOLI. Ritengo sia opportuno soffermarsi questa mattina su ciò che ha caratterizzato l'incidente avvenuto ieri sera ed anche l'intervento del ministro Burlando si è incentrato tutto su questo argomento. È però necessario un impegno da parte della Presidenza affinché nei prossimi giorni si svolga un dibattito ampio sulle interpellanze che i vari gruppi hanno presentato.

Oggi, onestamente, discutere sull'auto-transporto e sui porti a fronte di ciò che è avvenuto ieri sera (e per l'ennesima volta!), mi sembrerebbe davvero fuori luogo. È comunque necessario un impegno della Presidenza affinché nei prossimi giorni, in tempi brevissimi, si svolga un dibattito sul sistema dei trasporti in Italia.

PRESIDENTE. Onorevole Matteoli, mi rincresce dover fare il formalista in situazioni di questo genere, ma non posso non porre la questione se non in termini regolamentari. La Conferenza dei presidenti di gruppo aveva stabilito che questa mattina vi fosse, con lo svolgimento delle interpellanze, un dibattito generale sulla politica dei trasporti. Purtroppo, ieri è avvenuto quel che è avvenuto; di conseguenza, il Presidente della Camera (che non posso raggiungere telefonicamente perché in questo momento è alle Fosse ardeatine per una commemorazione), in apertura di seduta, aveva detto e convenuto con l'onorevole ministro che si svolgesse un dibattito generale per il quale a ciascun gruppo, oltre ai venti minuti previsti, fosse assegnato un tempo aggiuntivo di cinque minuti.

Se accogliessi la sua tesi, onorevole Matteoli, che è sicuramente ispirata al buon senso, dovrei disporre lo svolgimento di un dibattito sulle comunicazioni del Governo per il quale a ciascun gruppo sarebbero assegnati cinque minuti, rinviando ad altra data la discussione sulla politica generale dei trasporti. Ciò perché non possiamo svolgere un dibattito oggi assegnando a ciascun gruppo venticinque minuti e poi, fra dieci giorni, assegnare ad essi ulteriori venti minuti. Questo è il punto.

L'onorevole ministro ha dichiarato di essere pronto a rispondere su tutto il complesso delle questioni. Non possiamo forzare il regolamento oltre certi limiti, onorevole Matteoli, la prego...

ALTERO MATTEOLI. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALTERO MATTEOLI. Presidente, la sua esperienza è tale per cui lei potrebbe disporre che ciascun intervento possa essere svolto al di là del limite dei cinque minuti, cioè per tutto il tempo necessario ad affrontare la materia di cui stiamo trattando.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Matteoli.

MAURO PAISSAN. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAURO PAISSAN. Credo che gli interventi dei colleghi Becchetti e Matteoli siano stati ispirati ad una indubbia saggezza. Il ministro ha reso una comunicazione riferita, doverosamente ma strettamente, ai fatti di ieri ed alle loro conseguenze. Credo rientri nella disponibilità della Presidenza stabilire che su queste comunicazioni si possano svolgere interventi di dieci minuti per ciascun gruppo. Del resto, alle 14,30 è convocata una riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo, nella quale ci si potrebbe porre il problema della ricalendarizzazione dello svolgimento delle interpellanze all'ordine del giorno. Sarei nettamente contrario all'ipotesi di strozzare il dibattito sui porti, sul trasporto urbano, su quello aereo e su tutto il complesso della politica dei trasporti, mettendolo in coda alla discussione relativa alla vicenda di Firenze.

Ripeto: credo, Presidente, che rientri nelle sue disponibilità, nonostante il Presidente della Camera non sia rintraccia-

bile in questo momento, stabilire che si possano svolgere interventi di dieci minuti per ciascun gruppo, ipotesi sulla quale ritengo che i colleghi possano concordare.

PRESIDENTE. Su questa proposta vorrei ascoltare i gruppi e, innanzitutto, l'onorevole ministro, al quale chiedo di esprimersi sull'ipotesi avanzata dall'onorevole Paissan di svolgere un dibattito nel quale ciascun gruppo abbia dieci minuti a disposizione sul tema della questione ferroviaria e delle emergenze, demandando alla Conferenza dei presidenti di gruppo l'individuazione di una data nella quale svolgere il dibattito sulla politica generale dei trasporti.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Premesso che mi rimetto all'Assemblea, credo francamente che sia opportuno concentrare la discussione di oggi non dico sull'incidente di ieri ma sulla politica del trasporto ferroviario.

Inoltre, con tutto il rispetto per le regole che lei, Presidente, conosce meglio di me, penso non sia opportuno limitare a cinque minuti gli interventi.

PRESIDENTE. Su questo punto avevo fatto riferimento alla proposta dell'onorevole Paissan.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Confermo la disponibilità allo svolgimento di un dibattito che potrebbe riguardare temi diversi da quelli sui quali ci soffermeremo oggi.

PRESIDENTE. Chiedo allora ai gruppi se concordino con la proposta dell'onorevole Paissan.

Onorevole Merlo?

GIORGIO MERLO. Sì, Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Mussi?

FABIO MUSSI. Concordo con la proposta del collega Paissan.

PRESIDENTE. Onorevole Boghetta?

UGO BOGHETTA. Anch'io, Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Stajano?

ERNESTO STAJANO. Sì, Presidente, sono favorevole alla proposta.

PRESIDENTE. Onorevole Baccini?

MARIO BACCINI. Anch'io concordo con la proposta da lei prospettata, Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Tassone?

MARIO TASSONE. Condivido la proposta, Presidente.

PRESIDENTE. Avendo acquisito il consenso dei gruppi...

ALBERTO LEMBO. Ma noi non esistiamo?

GUSTAVO SELVA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUSTAVO SELVA. Onorevole Presidente, la prego di guardare qualche volta anche da questa parte...

PRESIDENTE. Per il suo gruppo è già intervenuto l'onorevole Matteoli, la prego...!

GUSTAVO SELVA. Per tre volte ho alzato la mano per chiedere di intervenire, ma lei non se ne è accorto. Questo le capita abbastanza spesso. Guardi, allora, dalla sua parte, da quella parte, quando ha problemi politici di parte, ma guardi anche verso tutti i settori del Parlamento...

PRESIDENTE. Onorevole Selva, non so perché lei deve offendere la Presidenza inutilmente!

GUSTAVO SELVA. Io non offendo la Presidenza! Dico che lei ha trascurato un gruppo parlamentare...

PRESIDENTE. Ma se l'onorevole Matteoli ha parlato per primo!

GUSTAVO SELVA. Presidente, evidentemente questa mattina lei vuole proprio discutere con me. Lei ha detto che avrebbe ascoltato tutti i capigruppo...

PRESIDENTE. Sulla proposta dell'onorevole Matteoli, appunto!

GUSTAVO SELVA. ...avrebbe quindi dovuto sentire anche il capogruppo (per la verità vicepresidente del gruppo) di alleanza nazionale. Quindi, per piacere, riconosca i suoi torti!

PRESIDENTE. Bene. Lei è d'accordo sulla proposta dell'onorevole Matteoli, del suo gruppo?

GUSTAVO SELVA. Sì, Presidente.

ALBERTO LEMBO. Guardi anche da questa parte, Presidente!

PAOLO BECCHETTI. La lega, Presidente!

PRESIDENTE. Le chiedo scusa, onorevole Lembo. Qual è il parere dei rappresentanti del gruppo della lega nord?

UMBERTO CHINCARINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

UMBERTO CHINCARINI. Signor Presidente, per la verità si è completamente dimenticato del gruppo che le sta di fronte, nel senso che non ci ha chiesto assolutamente nessun parere.

A parte questo, esprimo contrarietà sulla proposta dei colleghi Matteoli e Paissan. Non si tratta di pronunciarsi contro la posizione, peraltro condivisibile, manifestata da altri colleghi: il fatto è che

non mi fido del ministro Burlando, perché già per due volte in Commissione, dopo aver detto che sarebbe venuto, non si è presentato (una volta per l'influenza, giovedì scorso per altri motivi particolari) ed ha comunicato la sua assenza la stessa mattina. Ecco perché il gruppo della lega nord continua a non fidarsi del ministro Burlando.

In conclusione non siamo assolutamente d'accordo su questo rinvio senza sapere quando e come sarà possibile tornare sull'argomento in presenza del ministro. Non ci fidiamo del ministro Burlando.

ALBERTO DI LUCA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALBERTO DI LUCA. Signor Presidente, lei non ha chiesto il parere del gruppo di forza Italia, non certo perché si sia dimenticato. Volevo solo dire che forza Italia è favorevole alla proposta.

PRESIDENTE. D'accordo.

Avendo constatato che il ministro ed i rappresentanti dei gruppi (con eccezione della lega nord, che si è opposta per ragioni diverse) convengono sulla proposta avanzata dall'onorevole Matteoli ed integrata dall'onorevole Paissan, dedicheremo la mattinata di oggi alla sola politica ferroviaria, con particolare riguardo alle emergenze, assegnando a ciascun gruppo il tempo di dieci minuti.

La Conferenza dei presidenti di gruppo, convocata oggi per le 14,30, stabilirà la data del dibattito sulla politica generale dei trasporti.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Tassone.

MARIO TASSONE. Signor Presidente, concordo con la proposta di suddividere la discussione in due tempi, anche se alcune interpellanze trattano la tematica dell'emergenza delle ferrovie in modo molto puntuale. D'altra parte, non ci troviamo di fronte al primo evento negativo, al primo incidente. In questo senso la

drammatica situazione al nostro esame è già considerata in diversi riferimenti contenuti nelle nostre interpellanze. Fra l'altro, proprio la scorsa settimana in quest'aula abbiamo discusso con il sottosegretario per i trasporti di un incidente verificatosi in Calabria. Purtroppo gli incidenti non mancano.

Ho ascoltato con molta attenzione la sua esposizione, signor ministro. Lei ha riferito una serie di notizie, alcune delle quali già riportate dalla stampa. Questa mattina, però, noi volevamo conoscere l'atteggiamento del Governo. Sull'incidente di Firenze lei non ha parlato di errori umani o di casualità: ha detto che non è più possibile continuare a parlare di errori o imputare tutto a casualità. In realtà, però, per molto tempo l'amministrazione delle ferrovie ha denunciato responsabilità personali, tanto che sono stati attivati anche procedimenti di licenziamento. Quindi lei non può dire queste cose. Glielo dico con estrema pacatezza e tranquillità (io non ho avuto il privilegio e l'onore di conoscerla): lei non può dirle.

Se non si parla di errori e di casualità e vogliamo riportarci alle vecchie gestioni del passato, posso dirle che durante quelle gestioni non ci siamo trovati di fronte a questi drammi reiterati. Ciò che noi chiediamo sono garanzie sul piano della sicurezza. Qui stiamo discutendo non dell'alta velocità, della sua effettiva realizzazione e dell'abbreviazione dei tempi di percorrenza: parliamo di pericolosità, perché da due anni si è creata una situazione drammatica di insicurezza.

I fatti, ovviamente, inducono a riflettere. Signor ministro, in un sistema democratico ci sono responsabilità del Governo: credo che lei abbia sentito parlare più di me di *culpa in vigilando*, collegata alla responsabilità politica in generale. Quante volte quest'aula ha vissuto i problemi della responsabilità oggettiva! Quante volte i ministri hanno dovuto dare le dimissioni, quante volte da quella parte si sono richieste a voce alta le dimissioni dei ministri! Io non vengo qui a chiederle enfaticamente e pomposamente le dimissioni, ma vorrei capire se lei non ritenga

che un suo atto, una sua sfida, il suo impegno, sia quanto meno incorso in un incidente o, come minimo, non abbia dato risultati positivi.

Potremmo discutere molto anche sull'incidente. Si parla di semaforo rosso, ma perché non si è attivato il sistema di sicurezza? Eppure quella tratta ferroviaria è la più moderna. Il «Pendolino» è la macchina più moderna che abbiamo.

Non c'è dubbio, allora, che vi sono problemi enormi che riguardano anche la gestione delle ferrovie: ma quello che non posso accettare è questo suo reiterato richiamo all'intervento esterno. Ha parlato di giapponesi, di personaggi che dovrebbero venire da oltremare. Signor ministro, mi consenta, da questo io poi trarrò le conclusioni nei suoi confronti: io ritengo che vi sia un fatto strano, perché lei ancora deve spiegare, in questo dibattito, il motivo per cui gli amministratori delegati rimangono e cambiano i presidenti e perché abbiamo un nucleo di dirigenti delle Ferrovie dello Stato che vengono pagati come vengono pagati, mentre tutte le responsabilità — almeno fino a ieri — vengono attribuite ai lavoratori. Guarda caso, abbiamo un Governo di sinistra che scarica tutte le proprie insufficienze e le proprie responsabilità sui lavoratori! Lei deve chiarire questo punto, non può risolvere il problema dicendo che bisogna andare oltremare, per vedere che cosa sia stato fatto in Asia! Possibile che lei abbia questo tipo di considerazione negativa o di forte sfiducia nei confronti delle energie e delle risorse esistenti nel nostro paese? Non le è venuto in mente nemmeno per un attimo che, forse, la politica delle ferrovie non è stata in grado di individuare le energie, le risorse, le intelligenze, le capacità e la serietà che esistono all'interno del paese? Non le è venuto in mente neppure per un attimo, ministro Burlando?

Possibile che lei venga questa mattina in Parlamento e, come soluzione a tutti i mali delle ferrovie, ci venga a dire che possiamo avere un contatto professionale con i giapponesi, gli australiani, gli americani, i sudamericani e così via? Non le

è venuto in mente? È possibile che lei ritenga che questo Parlamento le possa far passare anche questo suo atto, questo suo disegno, questo suo progetto? Suvvia, ministro Burlando, non sono il tipo che strumentalizza i fatti di sangue, i drammi, per carità! Lei si è richiamato opportunamente all'impegno del Parlamento e ho potuto riscontrare che da parte di qualche collega l'impegno del Parlamento si riscopre puntualmente quando vi sono problemi: ma perché? Perché vogliamo distribuire le responsabilità? No: c'è la responsabilità del Parlamento per operare un controllo e dare indirizzi ed orientamenti al Governo e c'è un esecutivo che deve rispondere in termini puntuali non soltanto sulla dinamica degli incidenti ma anche seriamente sul disservizio, sulle spese inutili, sulle esposizioni finanziarie, sui buchi di bilancio, sui debiti nei confronti dell'INPS, sulla mancanza di tutela dei lavoratori che esiste all'interno delle Ferrovie dello Stato. Queste sono le premesse per la lacerazione devastante che esiste nell'amministrazione.

È possibile che dopo due anni non si sia potuto realizzare o portare avanti qualche progetto in un'utile direzione? Come pensa, o immagina questo Governo di andare in Europa? Mi sembra, signor Presidente, di trovarmi di fronte ad un mobile vecchio e parlato sul quale è stato steso un bel drappo, per nascondere le crepe e le brutture: ma così si intende andare in Europa? Una situazione di questo genere ci pone sul banco degli accusati e certamente ci crea dei problemi con i nostri partner europei. Possiamo anche arrivare alla moneta unica, ma credo che vi siano problemi grossi e questo non è un buon viatico, un buon percorso, un buon viaggio che ci possa portare tranquillamente in Europa.

Ritengo, allora, signor ministro, che vi sia una riflessione da fare (la approfondiremo eventualmente la prossima volta) e comunque, a mio avviso, lei deve rivedere la sua posizione e la sua permanenza al Ministero dei trasporti. Ma non perché, essendo io dell'opposizione, chiedo enfaticamente le sue dimissioni; rifletta, però:

molte volte, non sappiamo fare i mestieri che ci troviamo a fare, o che altri ci impongono di fare. Lei ovviamente ha dimostrato, anche con la risposta di questa mattina, una posizione politicamente inaccettabile, offensiva nei confronti del nostro paese, che non va nella direzione giusta. Vorrei che lei ripensasse alla sua posizione...

PRESIDENTE. Onorevole Tassone, la prego, rispetti il tempo assegnato.

MARIO TASSONE. Dobbiamo tutti tornare ad un minimo di tranquillità. Lei da due anni vive drammi con queste ferrovie: abbiamo bisogno di essere ottimisti ed anche di un ministro che con ottimismo possa non guardare al fato e al destino amaro, ma operare in termini attivi per recuperare ritardi ed aggiustare situazioni sulle quali bisogna intervenire.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Stajano.

ERNESTO STAJANO. Signor Presidente, prima di tutto vorrei esprimere cordoglio nei confronti della vittima dell'incidente ferroviario che si è determinato nei pressi di Firenze e solidarietà nei confronti dei feriti, sperando che la loro condizione migliori rapidamente. Non dirò nulla sulle cause di questo ennesimo incidente ferroviario; dirò solo che si fa fatica, anche se i dati statistici sono lì a dimostrarlo, nel dire che le ferrovie italiane sono sicure. È un disagio che tutti noi sentiamo, che credo senta in primo luogo il ministro, che lo ha rappresentato molto bene anche ieri e stamattina e nelle dichiarazioni che ho letto.

Però, pur non potendo entrare nel merito, vorrei che alcune cose fossero chiare. Vorrei pertanto dare a questo mio intervento un tono pacato, come si addice ad una discussione in Parlamento, ma anche un tono positivo, tentando di individuare cause e di proporre soluzioni.

Per quanto riguarda le cause, parlare di incidente umano non basta, perché gli errori umani sono quelli che normalmente