SENATO DELLA REPUBBLICA

--- VII LEGISLATURA ----

256° SEDUTA PUBBLICA RESOCONTO STENOGRAFICO GIOVEDÌ 27 APRILE 1978

Presidenza del vice presidente CARRARO, indi del vice presidente VALORI

INDICE

COMMISSIONE PARLAMENTARE PER IL PARERE AL GOVERNO SULLE NORME DELEGATE IN MATERIA DI DAZI DOGA-	teria di trasporti ferroviari. Ritiro della mozione e approvazione di ordine del giorno:
NALI	Balbo (Misto-PLI) Pag. 11112
Variazioni nella composizione Pag. 11099	Bausi (DC) 11116, 11127
	CARRI (PCI)
CONVALIDA DI ELEZIONI A SENATORE 11129	Colombo, ministro dei trasporti e ad inte-
	rim della marina mercantile 11118, 11127
MOZIONI E INTERROGAZIONI	FABBRI (<i>PSI</i>)
Annunzio di interrogazioni	Finessi (<i>PSI</i>)
Interrogazioni da svolgere in Commissione 11131	SGHERRI (<i>PCI</i>)
Discussione della mozione n. 1 - 00018 e svolgimento di interrogazioni connesse in ma-	ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI VENERDI' 28 APRILE 1978

27 APRILE 1978

Presidenza del vice presidente CARRARO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale.

PALA, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Annunzio di variazioni nella composizione della Commissione parlamentare per il parere al Governo sulle norme delegate in materia di dazi doganali

PRESIDENTE. Il senatore Beorchia è stato chiamato a far parte della Commissione parlamentare per il parere al Governo sulle norme delegate in materia di dazi doganali, al posto del senatore Tarabini, entrato a far parte del Governo.

Discussione di mozione (1-00018), e svolgimento di interrogazioni connesse, in materia di sicurezza dei trasporti ferroviari. Ritiro della mozione e approvazione di ordine del giorno

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della mozione numero 1-00018, e svolgimento di interrogazioni connesse, in materia di sicurezza dei trasporti ferroviari.

Si dia lettura della mozione e delle interrogazioni.

PALA, segretario:

CARRI, DI MARINO, PIERALLI, SGHER-RI, MINGOZZI, TOLOMELLI, CEBRELLI, OTTAVIANI, PISCITELLO, MOLA, FEDE- RICI, VERONESI, LI VIGNI, TALASSI GIORGI Renata, BOLDRINI Arrigo, LUC-CHI Giovanna, CALAMANDREI, CHIELLI, CIACCI, BONAZZI, BERTONE. — Il Senato,

a seguito della grave sciagura ferroviaria che si è verificata, nel tratto Firenze-Bologna, il 15 aprile 1978, che ha colpito duramente il Paese in questo momento difficile e nella quale hanno perso tragicamente la vita 47 viaggiatori, mentre più di 100 sono rimasti feriti,

impegna il Governo:

- 1) ad accertare sollecitamente le cause e le eventuali responsabilità di detto disastro;
- 2) ad assicurare ai viaggiatori feriti ed ai familiari delle vittime un adeguato indennizzo dei danni subìti;
- 3) a predisporre un piano organico di intervento immediato per assicurare la stabilità dei terreni in prossimità delle linee ferroviarie, nel quadro di una più generale politica di difesa del suolo prevista dagli accordi programmatici di Governo;
- 4) a predisporre tutti gli interventi possibili per riattivare la linea ferroviaria e garantirne il massimo di sicurezza, con l'installazione di tutti quegli strumenti idonei a prevenire le ipotesi di eventi calamitosi che possono verificarsi a causa di frane e smottamenti improvvisi del terreno circostante;
- 5) a predisporre i finanziamenti necessari per ammodernare e rendere tecnicamente operanti linee alternative, quali l'« Adriatica » e la « Tirrenica », e le minori, quali la « Pontremolese » (Parma-La Spezia), la « Porrettana » (Bologna-Pistoia) e la « Faentina » (Firenze-Faenza), sulle quali dirottare parte del traffico ed alleggerire, a breve scadenza, la Bologna-Firenze;
- 6) a contenere, in ogni caso, il traffico ferroviario nei due sensi di marcia in modo da poter disporre del massimo di tempo utile per effettuare, quotidianamente, tutte quelle verifiche e quei controlli degli impian-

27 APRILE 1978

ti che si impongono sull'intera linea, nonchè i lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria:

7) ad assicurare la piena realizzazione del PIS (piano di interventi straordinari) entro il 1981, predisponendo subito lo stanziamento dei finanziamenti integrativi necessari preannunciati dal Governo e non inferiori a 400 miliardi di lire per il 1978, onde far fronte all'aumento dei costi per l'acquisto dei mezzi e per la realizzazione delle opere e degli impianti previsti dal piano, con particolare riferimento al potenziamento della rete ferroviaria nel Mezzogiorno d'Italia.

(1 - 00018)

FERRALASCO, FABBRI, CIPELLINI, FINESSI, SIGNORI. — Al Ministro dei trasporti. — Premesso che il giorno 15 aprile 1978, nel tratto ferroviario Firenze-Bologna, a causa di una frana che ha divelto una rotaia, hanno perso tragicamente la vita 48 persone ed oltre 100 sono rimaste ferite, gli interroganti chiedono di conoscere:

- 1) quali provvedimenti urgenti il Governo intende adottare per accertare le cause e le eventuali responsabilità di detto disastro:
- 2) quali interventi verranno predisposti perchè, nel riattivare la linea ferroviaria, sia garantita la massima sicurezza;
- 3) quali provvidenze verranno concesse ai viaggiatori feriti ed ai familiari delle vittime perchè vengano risarciti dei danni subiti.

(3 - 00951)

BAUSI, SANTI, ANDREATTA. — Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere, a seguito del disastro gravissimo occorso sulla linea ferroviaria tra Firenze e Bologna:

- a) quali accertamenti siano stati eseguiti o disposti per definire eventuali responsabilità;
- b) quali provvedimenti, volti a garantire in genere la sicurezza del trasporto ferroviario, siano stati adottati o siano in corso di adozione:
- c) quale risarcimento sia stato disposto a favore delle vittime e delle loro famiglie. (3 - 00952)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulla mozione.

È iscritto a parlare il senatore Carri. Ne ha facoltà.

CARRI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, prima di entrare nel merito della illustrazione della mozione, ritengo opportuno rinnovare, a nome del Gruppo comunista, il più commosso cordoglio ai familiari delle vittime di questo immane disastro ferroviario che ha così duramente colpito, in un momento difficile come quello attuale per la vita politica ed economica del nostro paese, tutti i cittadini.

Vorrei rinnovare anche l'impegno più profondo di umana e concreta solidarietà ai feriti e a quanti sono stati colpiti nei loro beni e nei loro affetti più cari. Nei giorni drammatici di questa sciagura ferroviaria ci ha confortato — e questo non può non essere qui ricordato — la pronta e immediata solidarietà umana e civile di quanti hanno prestato con impegno e con spirito di solidarietà quell'opera di soccorso che ha consentito di salvare molte vite umane e di prestare le prime cure ai feriti.

Un plauso va rivolto in tal senso al personale tutto delle ferrovie, ai sanitari degli ospedali di Bologna, Firenze, Prato e altri centri minori, ai rappresentanti delle regioni Emilia-Romagna e Toscana, degli enti pubblici locali, alle forze di polizia e dell'esercito.

Signor Presidente, la dinamica di questo drammatico scontro ferroviario è assai nota perchè mi soffermi ad illustrarne gli aspetti; vi hanno concorso una serie di concause accidentali davvero eccezionali a determinarsi e difficilmente prevedibili, ma nonostante ciò dobbiamo dire purtroppo possibili. Alla base di tutto, come i colleghi del Senato sanno, vi è lo smottamento del terreno a monte della ferrovia nei pressi di Murazze di Vado, la coincidenza dell'arrivo del diretto Bari-Milano, dirottato sulla Firenze-Bologna a causa dell'interruzione che si è prodotta sull'Adriatica sempre per eventi calamitosi, il deragliamento di questo treno a causa dell'impatto con la frana che non è riuscito a superare e l'arrivo, dopo

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

27 APRILE 1978

pochi secondi, della « Freccia della laguna » con l'inevitabile scontro e le conseguenze drammatiche che ne sono derivate.

In questa dinamica sembra siano da escludere nel modo più assoluto responsabilità tecniche del personale delle ferrovie, come è stato detto, ma il disastro non è certo dovuto al caso e vi sono cause che vanno responsabilmente ricercate e individuate.

Si pone l'esigenza di dare una risposta a quanti si sono posti il problema, come semplici cittadini, sulla stampa, alla radio o alla televisione, di quali di gueste cause potevano essere evitate. Una risposta dovrà essere sollecitamente data dalle commissioni di inchiesta che sono state appositamente nominate sia dal Ministero dei trasporti che dagli organi della magistratura. Individuate e definite le cause, si tratta di approntare tutti quei provvedimenti che ci consentano di escludere o di ridurre sensibilmente l'ipotesi per l'avvenire che tali disastri abbiano a ripetersi. Ma fin da ora, signor Presidente, onorevoli colleghi, credo che si possano e si debbano stabilire alcune misure che comunque consentano di assicurare sulle ferrovie, e in particolare sulla Firenze-Bologna, il massimo di sicurezza. Per questo vi sono due ordini di problemi da affrontare: il primo riguarda la stabilità dei terreni in prossimità delle linee ferroviarie nel quadro, come è detto nella mozione, di una più generale difesa del suolo prevista dagli accordi programmatici di Governo; il secondo riguarda appunto le ferrovie.

Sul primo problema mi pare non vi possano essere dubbi, sull'urgenza di un intervento degli organi dello Stato, reclamato dal Parlamento in più di una circostanza sulla base di analisi, inchieste, indagini conoscitive e studi ai quali si è dato periodicamente corso.

Anche l'UNESCO nel 1968 propose una indagine sulle frane nel mondo in occasione dell'assemblea generale dell'associazione di geologia applicata che si è tenuta a Praga nell'agosto dello stesso anno. Fu costituito un gruppo di lavoro internazionale che decise di agire direttamente in tre paesi particolarmente soggetti a movimenti franosi: l'Italia, il Giappone e la Cecoslovacchia.

Per l'Italia fu nominato il professor Giuseppe Guzzeta dell'istituto di geologia di Napoli e già allora si stabilirono i tipi di frana da tenere particolarmente sott'occhio, e tra questi quelli che interessavano le ferrovie.

Ma ancor prima, nel novembre 1967, si svolse un convegno all'Accademia dei Lincei sullo studio dei problemi della natura di fronte agli eventi idrogeologici, nel corso del quale si era parlato particolarmente dell'Appennino e dei pericoli derivanti dalle frane. Tra tutti gli studi compiuti, particolarmente importanti sono poi quelli svolti dal Senato sulle acque nel 1968 e quello più recente di sistemazione idraulica e difesa del suolo svolto nel 1974 dalla ormai famosa Commissione De Marchi.

È interessante notare che in questo studio che mi sono andato a rivedere esiste un capitolo dedicato al bacino del Reno (il bacino nel quale è compresa l'area del disastro ferroviario); ebbene, in questo capitolo si rileva che il terreno in quell'area è composto prevalentemente da argille marnose, soggette a scivolare a valle in seguito ad abbondanti piogge, dando luogo ad un trasporto torbido in sospensione che purtroppo le stesse briglie non riescono a trattenere.

Già allora, nel 1973-74, gli ispettorati regionali della Toscana e dell'Emilia avevano presentato una nota di fabbisogni indicativi richiamati nello studio De Marchi per interventi organici pluriennali nel bacino per un totale di 51 miliardi e 58 milioni (non meno di 100 miliardi ai costi di oggi), dei quali il 54 per cento si prevedeva di dover spendere per sistemazioni idraulico-forestali, il 35 per cento per sistemazioni idraulicoagrarie e l'11 per cento per opere idrauliche di bonifica. Tutto ciò, secondo l'allora direzione generale dell'economia montana, doveva essere realizzato almeno in trent'anni: ma nello studio della Commissione De Marchi si sostiene che, data la gravissima situazione di dissesto del terreno ed affluenti. tutta la loro sistemazione deve potersi attuare in un quinquennio ad evitare disastri come in precedenza si sono verificati. Ma nonostante il grido d'allarme, signor Presidente, onorevoli colleghi, che si può ricava-

27 APRILE 1978

re da questo documento, da allora purtroppo nulla, o quasi nulla, è stato fatto, salvo qualche opera di manutenzione e di rimboschimento e gli sporadici interventi che con scarsi mezzi a disposizione ha posto in atto la regione Emilia-Romagna.

Ha ragione quindi il procuratore della Repubblica di Bologna che, sia pure nell'emozione del momento, sul luogo del disastro, ha affermato che questi fenomeni « si ripetono con troppo tragica frequenza. Si tratta di un episodio che si potrebbe ascrivere con facilità alla fatalità, ma non si può parlare sempre in questi termini quando tali situazioni si ripetono continuamente nel paese. Non è compito mio » - ha aggiunto il procuratore - « accertarle, ma è evidente che ci sono delle responsabilità di carattere politico e morale che sovrastano un fatto del genere ». Il dissesto idrogeologico in Italia è un problema di cui si parla da sempre, sempre denunciato e mai risolto. Occorre quindi dire che, al di là delle responsabilità politiche e morali, di cui sentiamo tutto il peso, è certo che è ormai tempo di passare dalle parole ai fatti. Nonostante le difficoltà economiche del paese, occorre cioè addivenire a un grande sforzo di impegno comune, di impegno nazionale per sistemare il suolo, per arrestare quello sfascio territoriale che incombe sull'Italia, di cui sono piene le cronache dei giornali ogni giorno e di cui un'ultima testimonianza ci viene dal pericolo del crollo di un altro ponte sulla Roma-Napoli che si è verificato ieri.

È urgente, insomma, dare ai cittadini quella sicurezza che pare non esista più, e per questo occorre curare l'ambiente che ci circonda come uno dei beni fondamentali per noi e per le generazioni future. Occorre predisporre un piano organico, come si sostiene nella mozione, nel quadro del quale assicurare la stabilità dei terreni in prossimità delle linee ferroviarie. Occorre anche predisporre il personale necessario, e in particolare quei geologi di cui ci si ricorda in queste particolari circostanze, la cui assoluta e drammatica carenza è stata denunciata al Senato proprio pochi giorni prima del disastro di Vado dal collega Bernardini.

Partendo da queste sommarie considerazioni, signor Presidente e onorevoli colleghi, mi pare sia necessario procedere il più rapidamente possibile - e in tal senso assumo tutto l'impegno a nome del Gruppo comunista — alla discussione e all'approvazione del programma decennale di interventi per la difesa del suolo che fa capo al disegno di legge n. 1104, sul quale è iniziata proprio questa mattina la discussione nelle Commissioni congiunte, che prevede una somma complessiva di spesa di 3.000 miliardi; 3.000 miliardi forse, anzi senza forse, ancora insufficienti a far fronte alla gravità della situazione, ma comunque tali da poter testimoniare almeno la volontà di un impegno nuovo che può sollecitare in avvenire ulteriori finanziamenti, elevare la coscienza dei cittadini in merito a questo problema, e suscitare una più generale partecipazione dei cittadini stessi alla sua soluzione.

Occorre produrre in ogni caso, e immediatamente come è detto nella mozione, quegli interventi straordinari che, utilizzando tutte le somme disponibili, possano consentirci di far fronte all'emergenza (perchè di emergenza si tratta), soprattutto tenendo conto dell'esigenza di garantire il massimo di sicurezza ai cittadini del nostro paese e a quanti viaggiano sulle nostre ferrovie.

Al secondo problema, quello delle ferrovie, nella mozione si richiamano tre punti, il quarto, il quinto e il sesto, tra essi collegati, che nascono da alcune considerazioni sulle quali, signor Presidente e onorevoli colleghi, desidererei richiamare, sia pur brevemente, l'attenzione dell'Assemblea.

La linea ferroviaria Firenze-Bologna, come i colleghi sanno, è quella tecnicamente più dotata di strumenti di sicurezza delle nostre ferrovie e in grado di garantire la ripetizione dei segnali di ostacolo in manovra mediante correnti codificate e di consentire così l'arresto rapido dei treni. Purtroppo però ciò non ha potuto funzionare a Murazze di Vado proprio per la coincidenza del deragliamento del Barì-Milano e l'arrivo contemporanea della « Freccia della Laguna ». La striscia del tachigrafo della Freccia segna due brusche frenate e il quadro di mano-

27 APRILE 1978

vra dell'automotrice segnala il congegno della frenata rapida aperto e la marcia disinnescata, a dimostrazione del fatto che il macchinista aveva avvistato il pericolo, ma troppo tardi, quando ormai, a 120 chilometri all'ora, si trovava di fronte al locomotore dell'altro treno. La coincidenza: frana, primo treno, secondo treno, è quindi stata fatale. Ma è anche vero, come si è detto da più parti, che sulla linea Firenze-Bologna per la sua presunta sicurezza viene convogliato gran parte del traffico ferroviario che collega il centro del nostro paese al nord. Si parla infatti di più di 200 treni al giorno, 160 normali più gli straordinari, viaggiatori e merci, e i vuoti: un treno ogni 7-8 minuti in ogni senso di marcia nelle 12 ore del giorno in cui marciano il maggior numero di treni, con quella sorta di intasamento che, come è facile immaginare, si viene a determinare.

La linea, pur consentendo tecnicamente questo tipo di traffico, finisce quindi per essere soggetta a dei rischi che sarebbe bene in ogni caso ridurre. Ciò è tanto più vero se si pensa che la stessa attività di controllo e di manutenzione in alcuni momenti rischia di essere pregiuticata e viene a mancare il tempo utile per poterla effettuare. Ecco perchè si pone il problema, richiamato nella mozione, di contenere in ogni caso il traffico ferroviario nei due sensi di marcia. Ma guesto problema ne solleva altri sui quali in più di una circostanza il Parlamento si è soffermato affrontando il tema delle ferrovie e la elaborazione di quei piani e di quei programmi di potenziamento e di sviluppo che sono stati più volte reclamati, anche predisposti, ma non sempre realizzati secondo la volontà espressa.

L'intensificazione dei traffici fra il sud e il nord d'Italia non si può pensare che avvenga prevalentemente, se non quasi esclusivamente, lungo la direttissima, concentrando qui gran parte delle risorse disponibili; occorre cioè potenziare, sviluppare le linee longitudinali alternative spesso trascurate, quali l'Adriatica e la Tirrenica, e moltiplicare le trasversali di collegamento per utilizzare, secondo le esigenze, questa o quella linea, più linee nello stesso tempo e colle-

gare l'entroterra del paese con il complesso della rete ferroviaria. Naturalmente, per fare tutto ciò, tenuto conto delle risorse economiche del paese (di questo non possiamo non avere piena consapevolezza) occorrono certo tempi non brevi rispetto all'urgenza dei problemi da affrontare. Proprio per questo nella mozione si fa cenno alla necessità di ammodernare con costi modesti e rendere tecnicamente operanti linee minori quali la Pontremolese (Parma-La Spezia), la Porrettana (Bologna-Pistoia) e la Faentina (Firenze-Faenza). Per quest'ultima linea esiste da tempo nei due rami del Parlamento un disegno di legge firmato da tutti i Gruppi parlamentari, che ritengo possa essere ora rapidamente discusso e approvato. Fra queste linee ferroviarie minori la Pontremolese, come si sa, è poi fra l'altro da considerarsi qualcosa di più di una linea minore, tanto che rientra, secondo lo studio elaborato e approvato dalla Camera dei deputati sul piano poliennale, fra le scelte strategiche di fondo per la riorganizzazione del traffico ferroviario nel nostro paese, insieme alla Orte-Falconara e ad altre trasversali da realizzarsi nel sud.

Come è facile comprendere, la migliore funzionalità di questo reticolo ferroviario potrebbe consentire di alleggerire a breve scadenza il carico ferroviario, per certi aspetti esorbitante, che grava sulla Firenze-Bologna e migliorare ulteriormente anche su questa linea le condizioni di sicurezza.

Tenuto conto delle umane possibilità, si pone altresì il problema, signor Presidente, onorevoli colleghi, di verificare se non vi siano le condizioni anche sulla Firenze-Bologna di moltiplicare poi i dispositivi di sicurezza nei punti più delicati per far fronte e prevenire quegli eventi calamitosi collegati alla presenza di terreni circostanti tanto infidi e malsicuri con interventi quali possono essere la costruzione di sbarramenti di protezione della linea ferroviaria o la installazione di congegni che la moderna tecnologia ci mette a disposizione, di controllo cioè di ogni movimento del terreno.

Occorre vedere inoltre come i congegni perfezionati, da tempo installati sulla direttissima per la circolazione dei treni, possano 256° SEDUTA

ASSEMBLEA - RESCONTO STENOGRAFICO

27 APRILE 1978

essere, e in che misura, estesi sull'intera rete, in modo da pervenire ad una sua migliore utilizzazione: quella migliore utilizzazione che ci può consentire di alleggerire la Firenze-Bologna, come ho già detto, e garantire complessivamente una maggiore sicurezza per tutti i viaggiatori sulla intera rete ferroviaria del nostro paese.

Le ferrovie, signor Presidente, onorevoli colleghi, come sappiamo, soffrono oggi dello stato di emarginazione e di trascuratezza nel quale sono state per molti aspetti abbandonate nel corso degli ultimi decenni nel quadro della politica dei trasporti che ha finito per privilegiare oltre ogni misura, come sappiamo, il trasporto individuale su strada, con tutte le conseguenze che ne sono derivate.

Oggi siamo, come è stato detto da più parti, al limite di rottura. Dei 26.000 chilometri di ferrovie ben 8.600, secondo il libro bianco sui trasporti elaborato dal Ministero, sono chilometri di ferrovia malsicuri, obsoleti e passivi. Occorre quindi porre mano nei fatti ad una grande opera di ricostruzione, di riorganizzazione e ammodernamento dell'intera rete, facendo delle ferrovie davvero, come si suol dire, l'asse portante di un moderno sistema di trasporti.

Nonostante le difficoltà economiche il Governo sembra aver avvertito questa necessità. Ora però si tratta di tradurla con sollecitudine in atti concreti e prima di tutto occorre assicurare la piena realizzazione di quel piano di interventi straordinari predisposto nel 1974 e che rischia di non essere attuato per la mancanza di mezzi finanziari. Oggi assurdamente le somme che a suo tempo erano state stanziate non vengono spese, divorate, come sembra, dall'inflazione, in attesa che i progetti vadano a buon fine. Quello che qualche anno fa poteva essere fatto con cento richiede una spesa per lo meno doppia. Occorre quindi integrare con sollecitudine con nuovi fondi questo piano, facendo nel contempo quelle scelte di priorità che da tempo sono state indicate dallo stesso Parlamento.

I piani e i progetti esistono ed è necessario che il Governo presenti per questo subito i disegni di legge per la spesa aggiuntiva che per l'anno in corso, secondo le prime stime, non può essere inferiore ai 400 miliardi, come del resto si è concordato di dover disporre al riguardo tra le forze politiche che compongono l'attuale maggioranza di Governo. Ecco quindi i termini della questione da affrontare sia per quanto riguarda la sistemazione del suolo sia per le ferrovie, che non può più essere sottovalutata o rinviata nel tempo, nella sua complessità.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, con il Ministro ci siamo incontrati sul luogo del disastro e nel dolore comune abbiamo avvertito la necessità di fare qualcosa di più e di meglio rispetto al passato, qualcosa che corrisponda davvero agli interessi più generali del paese e che assicuri il massimo di sicurezza per tutti i cittadini. Ora credo dobbiamo fare in modo che ogni proposito manifestato in quella tragica circostanza non vada vanificato ma che alle parole seguano davvero i fatti, quei fatti che i cittadini attendono da chi è preposto alla direzione della cosa pubblica. Da qui discende il significato più vero e i termini essenziali della mozione comunista, oggetto di questa discussione e che io mi auguro trovi il consenso di tutto il Senato. (Applausi dall'estrema sinistra).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Fabbri. Ne ha facoltà.

F A B B R I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, reco a questo dibattito il contributo del Gruppo socialista del Senato associandomi, in primo luogo, alle considerazioni svolte opportunamente dal senatore Carri per sottolineare l'opportunità e la tempestività di questa discussione. La mozione presentata dal senatore Carri e da altri indica al Governo alcune linee di comportamento sulle quali non si può non consentire.

Mi limiterò ad alcune precisazioni e ad alcune integrazioni. La prima direttiva, se così possiamo definirla, attiene all'accertamento delle cause della grave sciagura ferroviaria e alla individuazione, si dice, delle

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFILO

27 APRILE 1978

eventuali responsabilità. È financo superfluo sottolineare che l'accertamento delle responsabilità penali è compito dell'inchiesta in corso da parte dell'autorità giudiziaria e che noi possiamo e dobbiamo unicamente impegnare il Governo a compiere con sollecitudine una rigorosa inchiesta amministrativa, che ricostruisca le cause del sinistro e rappresenti un supporto importante anche per l'investigazione da parte dell'autorità giudiziaria. La seconda direttiva riguarda la liquidazione di un sollecito indennizzo - equo e giusto, aggiungiamo noi — alle vittime della sciagura e ai feriti. Sotto questo profilo, poichè, se non andiamo errati, la legge prevede l'obbligo risarcitorio dell'amministrazione ferroviaria quando non si sia in presenza di una responsabilità di terzi, non dovrebbero esservi dubbi in ordine al diritto immediato delle vittime ad ottenere il ristoro del danno subito, da parte dell'amministrazione ferroviaria. Sotto questo profilo quindi pare a noi soprattutto importante insistere sulla opportunità di una liquidazione rapida, sollecita da parte dello Stato alle vittime ed ai feriti e nell'ipotesi in cui, terminata l'inchiesta amministrativa, non si raggiunga tra i danneggiati e lo Stato un accordo sulla misura dell'indennizzo, l'impegno del Governo dovrebbe essere quello di assicurare la liquidazione di un congruo acconto ai danneggiati, una sorta di provvisionale stabilita al di fuori di ogni procedimento giudiziario, per evitare che le vittime siano costrette a transazioni pregiudizievoli, in quanto poste davanti al dilemma se accettare pochi quattrini e subito oppure attendere indefinitamente l'esaurimento delle procedure giudiziarie.

La quarta direttiva della mozione del senatore Carri riguarda la riattivazione della linea nel massimo della sicurezza. La sesta direttiva riguarda il contenimento del traffico onde consentire verifiche e controlli periodici. Si tratta di misure e di regole di comune prudenza ed esperienza, sulle quali è facile convenire, anche qui sottolineando soltanto che all'amministrazione statale si richiede in questo campo non l'ordinaria diligenza del buon padre di famiglia ma una diligenza speciale, eccezionale, dal momen-

to che è in giuoco l'incolumità degli utenti di un servizio pubblico, l'incolumità dei cittadini.

Vogliamo soltanto rimarcare, a proposito dell'indicazione che riguarda il contenimento del traffico, che non riteniamo che l'intensità del traffico sia di per sè incompatibile con la sicurezza del trasporto. Ci pare anzi di poter dire (l'onorevole Ministro ci correggerà se andiamo errati in questo criterio di carattere economico) che secondo una regola di buona economia l'amministrazione ferroviaria tende ad utilizzare al massimo le infrastrutture; però questo deve coincidere con il massimo di sicurezza e il massimo di controllo, essendo evidente che occorre ammortizzare tutte le spese generali che si sono compiute per l'attivazione della ferrovia.

Non si può non concordare anche sulla direttiva indicata al n. 7 della mozione Carri, dove si sollecita la piena realizzazione del piano di interventi straordinari entro il 1981, per raggiungere quell'obiettivo del potenziamento della rete ferroviaria pubblica che è uno dei presupposti per il decantato « nuovo modello di sviluppo » di cui si discetta da troppo tempo senza far seguire alle parole i fatti. La piena realizzazione di questo piano di interventi straordinari postula ovviamente il reperimento dei finanziamenti integrativi per far fronte all'incremento dei costi.

Esposto così il nostro consenso su queste indicazioni di comportamento suggerite al Governo, vorrei soffermarmi in modo particolare sulla direttiva n. 5 e sulla direttiva n. 3. Con la direttiva n. 5 si prende l'occasione da quanto è avvenuto tragicamente a Vado per porre sul tappeto il problema del decongestionamento del traffico sulla Bologna-Firenze o meglio sulla linea Milano-Bologna-Firenze-Roma, e si sostiene che questo alleggerimento è anche fonte di sicurezza.

Con le precisazioni che ho prima avanzato, ribadendo dunque ancora che non ci può essere una incompatibilità assoluta fra traffico ragionevolmente intenso e garanzie di sicurezza per gli utenti, voglio tuttavia sottolineare che l'esigenza prospettata di un alleggerimento del traffico risponde, oltreAssemblea - Resoconto stenografico

27 APRILE 1978

chè a ragioni di sicurezza, soprattutto a ragioni di razionalizzazione della rete del trasporto ferroviario, ma ancor di più risponde a ragioni di riequilibrio, dal momento che tutti noi sappiamo che gli assi ferroviari sono assi portanti delle direttrici di sviluppo economico.

Si indica nella mozione l'esigenza di sviluppo dell'Adriatica e della Tirrenica, come assi alternativi. Vorrei qui manifestare non un dissenso ma una diversa valutazione della funzione di questi assi ferroviari, dal momento che è a tutti evidente che l'asse adriatico non svolge una funzione vicaria, alternativa o sostitutiva rispetto alla dorsale Milano-Firenze: l'Adriatica infatti è soprattutto destinata a servire i collegamenti tra il Mezzogiorno, e in particolare il levante del Mezzogiorno, con l'Europa centro-orientale. Così si può dire anche della Tirrenica, la cui funzione è soprattutto quella di garantire le relazioni tra il Centro-sud e l'Europa centro-occidentale. Non mi pare neppure di dover consentire con il testo della mozione laddove, mentre si sostiene la giusta esigenza di ammodernamento e di potenziamento della Pontremolese, della Porrettana e della Faentina, si definiscono come minori queste tratte viarie e soprattutto si ricomprende fra i rami « minori » la ferrovia Pontremolese.

Voglio insistere invece sull'importanza prioritaria di questo intervento di potenziamento, di raddoppio o comunque di ammodernamento della Pontremolese, dal momento che essa, a differenza della Porrettana e della Faentina, viene a costituire, quale primo segmento del rafforzamento della Tirrenica, il naturale asse alternativo, questa volta sì, rispetto alla dorsale Milano-Bologna-Firenze. La verità è che sappiamo di avere di fronte a noi il problema dei valichi appenninici; abbiamo la Pontremolese, la Orte-Falconara e la Bologna-Firenze. Noi siamo convinti che il raddoppio della Pontremolese costituisca il primo atto di riequilibrio e di creazione di un sistema ferroviario alternativo, capace di decongestionare i traffici sulla dorsale. Il signor Ministro sarà senz'altro a conoscenza del fatto che il problema della Pontremolese è stato oggetto di importanti dibattiti, prima a La Spezia e poi a Borgovalditaro, dibattiti in cui si è registrata la convergenza delle regioni interessate, degli enti locali, delle comunità montane; e saprà anche che, in relazione a questo progetto ormai avanzato di potenziamento, si sta lavorando per la creazione di interporti, tra cui il centro interscambio merci di Fontevivo in provincia di Parma. La Pontremolese, infatti, oltre ad assolvere questa funzione alternativa rispetto al percorso della dorsale, deve servire soprattutto per incrementare le relazioni tra il sistema portuale dell'arco tirrenico, il centro padano e l'Europa centrale attraverso il Brennero.

Ci pare che la celta da compiere a proposito della Pontremolese sia quella di scartare ogni ipotesi di grandeur ferroviaria, che ci porterebbe a massicci investimenti per giungere ad incrementi di velocità che, tradotti in termini pratici, sarebbero poi irrisori, e di privilegiare invece le esigenze di riequilibrio e di collegamento con le realtà delle comunità locali.

È in corso un dibattito tra gli economisti e gli uomini di cultura intorno al cosiddet piano per l'Appennino: siamo convinti con loro che in una visione di decongestionamento delle aree forti delle megalopoli del Nord e delle maggiori città del Centro e del Sud la valorizzazione delle economie delle vallate appenniniche non possa prescindere da un ammodernamento e da un potenziamento, e quindi da una piena utilizzazione, dei raccordi ferroviari. In questo senso la direttiva n. 7 indicata nella mozione Carri mi pare particolarmente felice e positiva, soprattutto se è riguardata in questo disegno di riequilibrio in cui l'allentamento della pressione del traffico si accompagna anche all'allentamento della pressione demografica nelle grandi conurbazioni e ad un tentativo di decentramento di tutto il nostro sistema produttivo.

Ho lasciato per ultimo il problema sollevato dalla mozione del senatore Carri alla direttiva n. 3, non perchè sia il meno importante, ma perchè si tratta della questione fondamentale che è davanti a noi. È stato un errore, a mio avviso, limitare questo dibattito ad un dialogo con il Ministro dei

27 APRILE 1978

trasporti, che pure è qui in rappresentanza di tutto il Governo. Avremmo tuttavia desiderato che a quel banco fossero presenti il Ministro dei lavori pubblici e, se fosse stato possibile, il Presidente del Consiglio: perchè quanto è avvenuto a Vado non è dovuto a negligenza ferroviaria. Può esserci anche questa, ed è configurabile nel caso in cui l'amministrazione delle ferrovie, di fronte ad un pericolo conosciuto di smottamento delle pendici, non avesse provveduto tempestivamente a segnalare a tutte le autorità competenti questo pericolo e l'urgenza di un consolidamento non della fascia contigua all'infrastruttura ferroviaria, ma di tutta la pendice. Sotto questo profilo si potrebbe rinvenire una responsabilità specifica dell'amministrazione ferroviaria. C'è sicuramente invece una colpa per negligenza geologica di carattere generale. È stato detto subito dopo il tragico sinistro che sarebbe veramente fuori luogo ed offensivo per le vittime richiamarsi ancora una volta alla fatalità, all'evento naturale al quale non si può resistere. Siamo invece in presenza di un evento che è ascrivibile all'omissione dell'uomo, quindi del potere pubblico, nella misura in cui guesto episodio è la spia, la conferma di una condizione di generale disordine idrogeologico in cui versa il paese.

Rifiutiamo quindi la teoria della vis cui resisti non potest; rifiutiamo di inquadrare questo episodio nell'ambito degli accadimenti che si debbono ricollegare ad eventi estranei, imprevedibili e inevitabili, sui quali l'uomo non può esercitare nessun dominio. Vedremo se c'è colpa penale; sicuramente c'è colpa politica. Allora il problema è quello della difesa del suolo. E lasciate dire al rappresentante del Gruppo socialista che non da oggi gridiamo in larga misura nel deserto, insieme agli ecologi, insieme alle minoranze culturali, che non è più tempo di inerzia. Non possiamo continuare a discettare in Parlamento per poi non produrre nessuna decisione operativa.

Abbiamo sviluppato un intenso dibattito al Senato che si è concluso con una mozione approvata all'unanimità, alla quale per ora non hanno fatto seguito atti concreti di intervento del Governo. Il professor Ippolito in un articolo sul « Giorno » ha recentemente dipinto, non a fosche tinte, ma con molto realismo, la condizione di disordine e di dissesto idrogeologico nella quale si trova il paese. Ebbene purtroppo quello che è accaduto a Vado è forse un ulteriore, tragico ammonimento che è costato vite umane. Per questo abbiamo detto che, nel momento in cui pesa sulla nostra coscienza il calvario di Aldo Moro, non può non pesare anche la strage di Vado. Ecco perchè volevamo che fosse presente il ministro Stammati.

Subito dopo il fatto, abbiamo dato alcune indicazioni precise; abbiamo chiesto — e la sensibilità dei due Presidenti delle Commissioni agricoltura e lavori pubblici ci ha consentito di avere subito soddisfazione a questo proposito — che si iniziasse subito in Senato la discussione, da parte delle Commissioni congiunte, del disegno di legge n. 1104. Non è un documento perfetto e non emendabile, ma è un punto di partenza serio e meditato, che raccoglie l'elaborazione legislativa che si è svolta nelle passate legislature sulla base dei risultati della Commissione De Marchi, ma soprattutto sulla base del ponderoso rapporto Noè-Rossi Doria.

Abbiamo chiesto subito un vertice con le regioni. Non vogliamo essere fraintesi; non vogliamo promuovere ancora una volta un intervento episodico. Siamo per un piano decennale di interventi, quindi per una programmazione di spesa incentrata sulla definizione dei criteri di intervento. È più che mai necessaria, insomma, una legge-quadro sulla difesa del suolo. Riteniamo, però, che dopo l'emanazione del decreto 616, quando ancora non sono definite con esattezza le varie competenze, e mentre tutto l'Appennino è in preda alle frane, un vertice operativo fra Stato e regioni sia quanto mai opportuno: oggi chi vuole segnalare i disastri non sa quale sia l'autorità specifica chiamata a intervenire (il genio civile, la provincia, la regione, la comunità montana, il Governo?). C'è una sorta di involontario scarico di responsabilità perchè vi sono competenze plurime, ritagli di competenze, poteri un po' di tutti e quindi di nessuno: di qui l'esigenza non di stralciare dal piano decennale un primo lotto di interventi, ma l'esigenza di mettere su256° SEDUTA

ASSEMBLEA RESOCONTO STENOGRAFICO

27 APRILE 1978

bito in cantiere gli interventi più urgenti d'intesa fra Governo e regioni. Fra l'altro non abbiamo la possibilità di procedere con lentezza; occorre fare presto e bene, perchè purtroppo si muore anche in questo campo.

Ecco perchè abbiamo formulato la proposta di un vertice immediato tra Governo e regioni. L'incontro che a questo riguardo avremo in sede conoscitiva davanti alle due Commissioni potrà consentire una ricognizione dei progetti delle regioni già pronti e la definizione di una scala di priorità: con il deliberato proposito di investire subito tutte le risorse disponibili. Vi sono anche residui passivi delle regioni che non possono rimanere nel cassetto, mentre colline e montagne stanno franando.

L'altra proposta che abbiamo avanzato riguarda la promozione della costituzione di consorzi tra agricoltori per la bonifica di interi versanti o pendici, utilizzando subito i fondi disponibili della legge del quadrifoglio.

Voglio insistere, onorevole Ministro, su quest'aspetto perchè anche in relazione alla sicurezza della rete ferroviaria c'è il pericolo che, una volta individuata - come mi sembra giusto — tra le priorità quella che attiene al consolidamento dei versanti contigui alle linee viarie e ferroviarie, si compia poi l'errore di eseguire le opere di consolidamento soltanto nella fascia in fregio alle infrastrutture che si vogliono proteggere. È l'errore che si è commesso nelle nostre strade con le ormai famose gabbionate, che rimangono travolte dalla furia dei movimenti franosi, mentre la triste esperienza del nostro paese ci ha insegnato che l'opera di bonifica deve riguardare l'intera pendice per risultare efficace.

Infine, abbiamo proposto l'impiego dei militari in servizio di leva per gli interventi più urgenti ed anche per il controllo della situazione delle strade e delle ferrovie. È la proposta che avevamo inserito anche nella mozione con cui il Gruppo socialista ha promosso il primo dibattito sulla difesa del suolo; è una proposta a noi cara contenuta nel nostro « progetto socialista »; è una vecchia idea di Ernesto Rossi e potrebbe essere l'occasione per mobilitare i giovani ed impegnar-

li in questa battaglia di civiltà: tale è sicuramente, di fronte ad una generale caduta dei valori, quella della protezione dell'ambiente, ed anche dell'uomo, attraverso la difesa attiva del suolo.

Proponiamo anche un adeguato potenziamento del servizio geologico pubblico, dal momento che non ci sembra decente che l'Italia continui ad essere, per quanto riguarda il numero dei geologi in servizio, il fanalino di coda tra tutti i paesi dell'Europa.

Queste ci sembrano, dunque, le indicazioni integrative, ma che in larga misura concordano con quelle della mozione del senatore Carri. Lasciamo all'attenzione del Ministro e del Governo, di fronte ad una situazione d'emergenza come è quella in cui versiamo (niente si trova in una situazione di maggiore emergenza di quella in cui versa il nostro suolo), lasciamo alla sensibilità del Governo e del Ministro la valutazione in ordine all'opportunità se non di dar vita ad un nuovo Ministero (sebbene sia proprio di provenienza socialista la proposta della creazione del Ministero delle acque e della difesa del suolo e della montagna) ma quanto meno, per quest'opera di coordinamento, di istituire una sorta di alta autorità che consenta appunto di porre mano in concreto a questa politica di difesa del suolo, con la concentrazione delle risorse nei primi esercizi proprio per riguadagnare il tempo perduto e per evitare ancora una volta che si spenda molto per riparare i danni anzichè per prevenire i disastri.

Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non crediamo in questa sede di dover aggiungere altro dal momento che il nostro atteggiamento, in ordine al problema della difesa del suolo, che per noi è centrale, è noto a tutti voi. Riteniamo soltanto di dover sottolineare la necessità di far presto, la necessità di non rimanere ulteriormente inerti. Mentre il paese sta vivendo l'ora più difficile dalla nascita della Repubblica, abbiamo bisogno di dare dimostrazione che il Parlamento, le forze politiche ed il Governo non sono paralizzati, che non si limitano per poter dire che il Parlamento è aperto e discute — a discettare soltanto di problemi, a sottolineare esigenze, a definire indirizzi Assemblea - Resoconto stenografico

27 APRILE 1978

generici senza che a questi dibattiti facciano seguito iniziative concrete. Sono d'accordo
con il senatore Carri che la nostra gente ha
bisogno di concretezza ed ha anche bisogno
di constatare una maggiore celerità nella produzione delle decisioni politiche. Ecco perchè accoglieremmo con sollievo un passo del
Governo in questa direzione, un vertice con
le regioni, con l'indicazione di una scala di
priorità in modo da dare veramente al paese
un segno di cambiamento anche nel modo di
governare.

Noi, come forza politica responsabile, daremo tutto il nostro contributo perchè questa scelta di cambiamento sia fatta. E saremo felici se potremo constatare che il banco di prova di questo nuovo modo di governare si potrà realizzare proprio nel settore nevralgico della difesa del suolo. (Applausi dalla sinistra).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Melis. Ne ha facoltà.

M E L I S . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, prima di passare all'esame dei temi proposti dalla mozione dei colleghi comunisti voglio esprimere la partecipazione del Gruppo della sinistra indipendente alle famiglie delle vittime sacrificate nella terribile catastrofe ferroviaria avvenuta qualche settimana fa sulla linea Firenze-Bologna.

Pur nell'angoscia di questi giorni, così oscuri e difficili per il nostro paese, riteniamo essenziale ripensare criticamente le cause del disastro onde far emergere una linea di politica ferroviaria che lo renda irripetibile. Non possiamo infatti accettare la fatalità quale momento produttivo dell'evento. È vero che nel suo verificarsi sono intervenute, nel breve volgere di pochi attimi, coincidenze così occasionali e straordinarie, naturali e non, da inquadrarsi nell'ambito dell'eccezionale. Eccezionale, certo, ma, diciamolo senza infingimenti, prevedibile.

Causa prima e determinante è il degrado del suolo e quindi il dissesto del territorio dal quale ha tratto origine la frana che ha investito, facendolo deragliare, il treno Bari-Milano. Prevedibile, dicevo: infatti il bacino idrografico del Reno, all'interno del quale è avvenuto il tragico smottamento franoso, come ricordava poc'anzi il collega Carri nel suo lucido ed articolato intervento, aveva suscitato non pochi allarmi per cui furono elaborati progetti di sistemazione idraulicoforestale, idraulico-agraria, di regimazione delle acque di superficie per rallentarne lo scorrimento a monte e canalizzarne il deflusso a valle ed in pianura. Investimento previsto, rimasto per gran parte non speso: circa 60 miliardi. Erano quindi conosciuti i pericoli e i possibili rimedi. Di fatto si è rimasti sostanzialmente immobili, mentre con il decorrere del tempo il degrado del territorio è andato drammaticamente aggravandosi. Nessun addebito possiamo muovere all'azienda delle ferrovie dello Stato nè al suo personale, al quale va il nostro rispetto e la gratitudine per il diuturno sacrificio profuso nell'esplicazione di un lavoro così difficile, pesante e professionalmente qualificato; responsabilità non di meno esistono e sono di natura politica.

I fatti sono qui, dinanzi a noi, a testimoniarlo. Il nostro Gruppo valuta estremamente positivo il fatto che oggi le Commissioni riunite, agricoltura e lavori pubblici, inizino l'esame del disegno di legge governativo sulla difesa del suolo. Se correttamente attuato e con i necessari emendamenti volti a salvaguardare le competenze regionali e a stimolare la partecipazione attiva delle popolazioni, il provvedimento è suscettibile di infrenare il generale processo di dissesto in atto in tutto il territorio nazionale ed in particolare nelle aree di montagna e di collina. Cause di tale dissesto vanno ricercate oltre che in una colpevole incuria, diciamolo pure, nella gestione speculativa del territorio: disboscamenti generalizzati, da null'altro motivati se non dalla prospettiva di lucrare altissimi profitti dalla lottizzazione di aree divenute, dopo l'eliminazione del bosco, fabbricabili; pratiche colturali che per la loro ubicazione sono da considerare dissennate e. a lungo andare, antieconomiche; bonifiche irrazionali, sia per il loro carattere episodico (visto spesso nella ristretta ottica aziendale) sia soprattutto per la sconnessione dal contesto territoriale; la mancata attuazione

27 APRILE 1978

di una seria organizzazione, capace di fronteggiare in modo sistematico e generale il diffondersi dei devastanti incendi estivi; sono il risultato di una politica improvvida e colpevolmente inerte del Governo.

Siamo chiamati a fronteggiare le conseguenze di guasti così profondi ed estesi proprio nel momento in cui il paese attraversa una della crisi economiche più difficili della storia. Dobbiamo quindi operare scelte coraggiose, destinando le risorse necessarie alle iniziative che il Parlamento ritiene non solo essenziali ma, rispetto ad altre, prioritarie. La difesa del suolo - e quindi dell'ambiente - è certo preliminare a tutte le altre, posto che qualsivoglia attività produttiva è intrinsecamente precaria se precario è il contesto territoriale nel quale si inserisce. Commetteremmo però un errore ove ritenessimo la frana causa unica del disastro ferroviario avvenuto nella Firenze-Bologna. Di certo questo sarebbe stato scongiurato se fossero stati disposti sistemi d'allarme automatici, capaci di fermare istantaneamente i treni senza intervento umano su tutto il tronco ferroviario interessato dalla frana.

Il collega Carri ricordava poc'anzi la presenza di presidi anticatastrofe che consentono di lanciare allarmi su onde elettriche codificate, attraverso le quali gli operatori dispongono l'arresto rapido del treno. Ma i tempi tecnici spesso non consentono queste reazioni individuali ed umane; la dinamica di catastrofe non offre questi margini alla operatività dell'uomo. Le Commissioni lavori pubblici della Camera e del Senato hanno potuto sperimentare, in un recente viaggio, i grandi progressi tecnologici in atto nel sistema ferroviario giapponese: sulla linea Tokyo-Kyoto, che personalmente ho percorso, corrono, con un ritmo di 7 minuti di distanza l'uno dall'altro, centinaia di treni, a velocità media di circa 250 chilometri orari: i cosiddetti treni-proiettile. Ebbene, basta il più piccolo smottamento, una scossa tellurica - e il Giappone ne è sede di elezione — ancorchè irrilevante ai fini della normale circolazione, un qualunque disservizio che alteri la programmazione centralizzata della complessa movimentazione, per determinare l'immediato, contestuale arresto di tutti i treni sulla linea e scongiurare così danni altrimenti inevitabili, date le alte velocità di percorrenza.

Siamo quindi in grave ritardo anche nella organizzazione tecnologica del sistema ferroviario. È bensì vero che per superare tutto ciò sono necessari notevoli investimenti, ma è altresì vero che la maggiore celerità, quantità e sicurezza del trasporto, in uno con le minori spese di gestione, ripagano largamente il sacrificio iniziale.

D'altra parte questo stato di cose non deriva tanto dal ritardo tecnologico del sistema ferroviario italiano quanto da una scelta politica tesa ad emarginare il trasporto ferroviario di massa per privilegiare quello individuale su strada: una politica che è stata dettata dal prevalere di ben determinati interessi dell'industria automobilistica sia per il trasporto di persone che di merci, a tutto danno dell'azienda pubblica.

L'aggravarsi della crisi economica trova anche in questi errori una delle cause del suo determinarsi. Oggi si pone quindi il problema del rilancio delle ferrovie quale momento essenziale e preminente della politica del trasporto nel suo complesso; politica che condiziona e coinvolge scelte che il Parlamento ha solennemente e ripetutamente affermato ma che restano pure affermazioni: prima fra tutte la scelta meridionalista.

Non è pensabile il riequilibrio territoriale tra il Nord, il Centro ed il Sud del nostro paese se non vengono potenziati i collegamenti ferroviari del Sud, onde consentire alle sue regioni di integrarsi economicamente con quelle del Nord, con l'Europa — lo ricordava poc'anzi il collega Fabbri — e, attraverso i raccordi portuali, con i paesi mediterranei. In questa prospettiva vanno viste la Orte-Falconara e la Pontremolese per le ragioni illustrate dai colleghi Carri e Fabbri e che non voglio ripetere per brevità.

Il rilancio delle ferrovie coinvolge positivamente le industrie fornitrici che da tempo sono travagliate da una grave crisi per mancanza di commesse, mentre consentirebbe un salto qualitativo nell'organizzazione tecnologica di un servizio che, a giusto titolo, è considerato essenziale e prevalente in tutto il mondo.

27 APRILE 1978

È però mio compito richiamare l'attenzione del Governo e del Parlamento sull'iniqua emarginazione della Sardegna anche nel campo ferroviario. Già pregiudicata e duramente penalizzata dall'insufficienza ed alto costo dei trasporti marittimi, la Sardegna, che non dispone di un solo chilometro di autostrada, conta su una rete ferroviaria vecchia di un secolo, strutturata su un solo binario, non elettrificata, i cui tempi di percorrenza e capacità di trasporto sono rimasti assurdamente bloccati agli standards del suo impianto, ripeto, vecchio di un secolo. Per non parlare delle folcloristiche linee ferroviarie in concessione che, se ci riportano a momenti romantici, però certo non ci suggeriscono una immagine di sviluppo che consenta all'isola di inserirsi nel contesto delle regioni italiane con pari dignità e con pari prospettive.

Oggi di quella rete, ormai veneranda e centenaria, si ipotizza l'ammodernamento. Con i colleghi Carri e La Valle, ahimè un po' amaramente, si scherzava su questo argomento dicendo: ma in fondo gli smottamenti e le frane in Sardegna gran danno non fanno perchè non c'è niente da danneggiare; non ci sono le ferrovie. Dicevo che di questa unica rete ferroviaria si pensa all'ammodernamento, ma si resta, nonostante tutto, nel vago, nell'indeterminato. Si parla di elettrificazione della Cagliari-Porto Torres, ma è impensabile procedere a questa elettrificazione se non si prevedono nel contempo sostanziali rettifiche di tracciato nelle zone di montagna del centro della Sardegna. Ben poca rilevanza avrebbe infatti la sostituzione della forza motrice — passare dal diesel all'energia elettrica, monofase o non so quale quantità di volts dovrebbero essere sperimentati per la prima volta in Italia — ove la tortuosità del percorso e la pendenza di questo imponessero di lasciare immutata la velocità e la qualità del trasporto. La Sardegna, ripeto, è stata ingiustamente ed assolutamente trascurata ed emarginata. Oggi che la riflessione critica delle passate esperienze ci induce a rivedere e a superare gli errori del passato abbiamo il dovere di rendere giustizia ad una regione, ad un popolo che da troppo tempo aspetta di essere associato alla comunità nazionale, non con retoriche parole di circostanza, ma con azioni concrete nelle quali si realizza lo sviluppo.

Nell'avviarmi alla conclusione mi limiterò a ricordare l'esigenza di adeguare lo stanziamento di 400 miliardi previsto per il bilancio 1978 dal piano integrativo delle ferrovie, posto che dei 400 miliardi 220, mi pare, sono già impegnati per revisione prezzi e acquisti ordinari. Si rischia di non completare le opere e di non riuscire a spendere neppure le somme residue che sarebbero così destinate a gonfiare il già pesante bilancio dei residui passivi. In verità la somma inizialmente prevista in 2.000 miliardi per l'attuazione del piano integrativo nel suo complesso appare oggi superata, tanto che la stessa azienda ritiene indispensabile adeguare lo stanziamento portandolo ad almeno 4.000 miliardi. Anche in questa ipotesi resterebbero fuori dalla previsione del piano opere di grande importanza che ricadono per la maggior parte nel Mezzogiorno. Ricorderò, a titolo di esempio, la Potenza-Taranto, la Catanzaro-Lamezia, la Napoli-Foggia, la Palermo-Catania, la Palermo-Agrigento, la Messina-Catania, il raccordo Cassino-Campobasso e, come poco fa ricordavo, la elettrificazione della dorsale sarda. Una tale scelta sarebbe di eccezionale gravità perchè tradirebbe ancora una volta la scelta meridionalista contribuendo a dilatare il divario economico e civile tra il Nord e il Sud e ad emarginarne le popolazioni. Sollecitiamo quindi il Governo all'elaborazione di proposte serie e concrete che il Parlamento verificherà discutendone in una prospettiva volta a dare al nostro paese quell'unità sostanziale che una corretta politica ferroviaria può contribuire a realizzare. (Applausi dall'estrema sinistra).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Balbo, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

PALA, segretario:

Il Senato,

in relazione alla grave sciagura ferroviaria che ha causato la perdita di quaranta256° SEDUTA

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

27 APRILE 1978

sette vite umane e il ferimento di oltre un centinaio di viaggiatori,

impegna il Governo:

ad adottare con la massima urgenza i provvedimenti necessari per l'attuazione di una idonea sistemazione idrogeologica del Paese, nell'ottica del più ampio quadro dello sviluppo economico.

Quanto sopra allo scopo di evitare altri eventi luttuosi e danni incalcolabili derivanti da alluvioni che la realtà ci obbliga a considerare ormai avvenimenti ordinari.

9.1-00018.1

PRESIDENTE. Il senatore Balbo ha facoltà di parlare.

B A L B O . Signor Presidente, ritiro il mio ordine del giorno il cui contenuto confluisce in quello più ampio e concordato che verrà presentato.

Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, a nome del Gruppo liberale voglio unirmi a quelli che mi hanno preceduto nell'inviare alle famiglie dei deceduti, durante il tragico incidente di Murazze di Vado, tutto il nostro cordoglio; ai feriti l'augurio di una rapida guarigione; al personale tutto che ha, con solerzia e passione, prestato la sua instancabile opera di soccorso, il nostro vivo ringraziamento.

Pare a me, onorevoli colleghi, che il problema della sicurezza di chi viaggia sulle nostre linee ferroviarie vada visto nel più grosso problema della sistemazione del suolo per tutti i suoi innegabili riflessi sulla viabilità ferroviaria e su quella stradale ordinaria.

I fenomeni idrogeologici possono, fino ad un certo punto, essere controllati dall'uomo, così come possono essere aggravati dalla sua azione o dalla sua inazione. Circa il controllo dei fenomeni naturali causa di sconvolgimento dell'ambiente, il compito dello Stato è quello di approvare valide difese, o quanto meno di limitare gli effetti dannosi.

Non c'è bisogno che io rammenti in questa sede che le norme attualmente in vigore per la difesa idrogeologica sono ormai antiquate e prive di finanziamento. La legge numero 184 del 19 marzo 1952, con il suo pia-

no orientativo per la sistematica regolamentazione dei corsi d'acqua naturali, e le successive leggi di prevalente carattere finanziario che da essa trassero origine (tra cui la legge 29 gennaio 1962, n. 11, in materia di regolamentazione dei corsi d'acqua naturali, e la legge 27 luglio 1967, n. 632, per l'esecuzione di opere per la sistemazione del suolo, che stanziò 90 miliardi a favore del Ministero dei lavori pubblici per opere idrauliche) sono ormai prive di possibilità effettive.

Le poche altre leggi di carattere prevalentemente locale e settoriale (e non sto ad elencarle) hanno avuto tutte carattere dichiaratamente limitato e provvisorio o di tamponamento in mancanza di una vera e propria legge organica per la difesa idrogeologica del suolo.

L'Italia, questa Italia che frana non è una fatalità, ma è un lungo capitolo di tragedie umane, sociali e materiali, di colpevoli indifferenze e di selvaggi saccheggi del territorio.

Lo stesso treno, il tragico treno, la « Freccia della Laguna », diciotto anni fa, il 19 aprile 1960, in un pomeriggio piovoso, sullo stesso binario, a poche decine di metri dallo stesso luogo del tragico incidente di Murazze di Vado, era deragliato investendo un cumulo di terriccio e di sassi precipitati dalla collina. I macchinisti di quel treno erano riusciti a fermare un altro treno, che sopraggiungeva in senso opposto, evitando così una tragedia. Sabato 15 aprile scorso la sciagura invece si è verificata: lo smottamento ha provocato 47 morti ed un centinaio di feriti.

Questo è l'episodio più grave e tragico che si è verificato in questi ultimi tempi, in questa Italia che non solo moralmente e civilmente si sgretola giorno per giorno. Fatalità? È comodo usare questa parola: non si può parlare di fatalità quando certe situazioni si ripetono con tanta frequenza. Fatalità invece è il tragico appuntamento dei due treni in quel momento e in quella località. Un vero e proprio stillicidio di frane e smottamenti in questo inverno ed in questa primavera troppo pesanti di neve e di piogge pressochè continue!

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

27 APRILE 1978

Sulla linea Avezzano-Roccasecca un cumulo di pietrame si abbatte sulla rete ferroviaria, blocca il traffico; e una tragedia viene
evitata perchè un casellante riesce ad impedire il transito di un treno locale. Il crollo di un ponte sulla linea adriatica, il ponte di Giulianova, costruito trent'anni fa (una
volta si usava costruire i ponti ferroviari
che duravano centinaia di anni; questo trent'anni), ha impedito il transito dei convogli.
Per fortuna non è capitato niente di grave,
tranne la caduta del ponte.

Sulla linea Firenze-Bologna uno smottamento arriva fino ai binari. Su tutte le linee ferroviarie alpine, linee costruite tra 110 e 70 anni fa, incombono slavine e valanghe. Nel mio Piemonte, in Val Susa e in Val d'Aosta, strade ferrate senza difesa hanno accumulato in questi ultimi anni una catena di morti, ma il dissesto lungo le massicciate è solo il particolare di un panorama molto più esteso. Nella mia regione — mi si scusi se ci ritorno su, ma conosco il Piemonte meglio delle altre regioni — le piogge primaverili hanno già arrecato danni per circa 7 miliardi: vi sono più sassi e rocce in un chilometro quadrato di basso Appennino che in tutto il territorio della Langa piemontese. Dico questo per rendere chiaro che le piogge, se eccessive o anche solo prolungate per un non lungo periodo, provocano frane e smottamenti sulle strade sia ordinarie che ferroviarie, creando qualche volta anche insicurezza alle abitazioni, tanto da richiedere costantemente interventi valutabili in parecchi miliardi, per cercare di porvi solo provvisorio rimedio. Sono danni provocati da semplici piogge della durata di 2 o 3 giorni.

Nelle Langhe piemontesi si spendono 2 miliardi l'anno per rimediare alle piaghe geologiche che si aprono in continuazione: Piemonte, Basilicata e Calabria sono le regioni più colpite dal dissesto idrogeologico; i danni che ne derivano alle strade raggiungono, secondo studi dell'ANAS, gli 800 miliardi, miliardi che per la maggior parte dovranno essere impiegati per provvedere ai danni verificatisi in queste tre sole regioni. Nelle frane che rovinano su paesi e città perde la vita una persona ogni 8 giorni. Secondo una

statistica dell'UNESCO che ho visto pochi giorni fa, spetta all'Italia il primato mondiale anche in questo. Nel dissesto idrogeologico siamo seguiti, ma a grande distanza, dalla Cecoslovacchia e dal Giappone; circa 3.000 sono le frane che all'anno dobbiamo curare e riassestare.

La regione lombarda ha stanziato 8 miliardi per far fronte alle 300 frane che si sono abbattute nell'Oltrepò pavese durante il 1977, 2 miliardi e 700 milioni ha stanziato l'Emilia-Romagna per coprire neanche il 70 per cento delle frane che hanno colpito la zona. Paghiamo così, in termini drammatici, un saccheggio del territorio in atto da cento anni.

Onorevoli colleghi, la superficie complessiva delle zone coperte da boschi è ridotta a 6 milioni di ettari, la maggior parte dei quali ormai degradati e che da tempo hanno cessato di essere una risorsa economica di rilievo. Importiamo il legno pregiato da lavoro e persino quello da ardere; importiamo da tempo anche questo legno dai Pirenei, attraverso la Francia; dal Colle della Maddalena, in provincia di Cuneo, colonne di camions e rimorchi portano in Italia legna da ardere e da lavoro. Questa imponente importazione costituisce complessivamente la terza voce passiva della nostra bilancia dei pagamenti.

Il bosco impoverito è incapace di regolare il regime delle acque, soprattutto nelle zone montane e collinari che costituiscono il 77 per cento del nostro territorio; un metro cubo di terreno boschivo trattiene mezzo metro cubo d'acqua, il che corrisponde a mezza tonnellata. Per avere una buona difesa idrogeologica dal bosco in Italia l'area occupata dalle foreste dovrebbe raggiungere i 15 milioni di ettari, ma siamo appena ai 6 milioni e al ritmo di rimboschimento attuale dovremmo impiegare 300 anni. Ai posteri l'ardua sentenza, ma speriamo che non sia così. Cerchiamo di accelerare i tempi. Queste considerazioni vengono a galla ogni qualvolta qualche dramma o qualche situazione drammatica richiama la nostra attenzione. All'indomani di ogni catastrofe gli echi della distruzione e della morte sono sempre stati soffocati con miliardi di stanzia-

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

27 APRILE 1978

menti per i soccorsi. Si è rabberciato laddove i crolli erano maggiori invocando l'eccezionalità delle precipitazioni atmosferiche, e poi tutto torna a tacere.

Di progetti ne sono stati fatti parecchi. Nel 1968 la Commissione Sangalli approvò un piano di difesa del suolo; poco dopo la Commissione De Marchi propose un piano di interventi affiancato da un pregevole studio; nel 1976 il ministro Gullotti preparò un terzo piano di interventi al quale fece seguito un quarto piano l'anno seguente, ma non se ne fece nulla.

L'Italia spende per lo studio geologico del territorio otto lire per abitante mentre non vi è paese dell'Europa occidentale che ne spenda meno di duecento-trecento. E noi siamo il paese che ne ha maggiore bisogno. E qui verrebbe fuori il discorso sui geologi che emigrano o trovano occupazione in altri paesi mentre da noi necessitano. In Italia esiste un geologo di Stato ogni otto milioni di abitanti, in Spagna uno ogni 300.000, in Turchia uno ogni 150.000, nel Ghana, onorevoli colleghi, uno ogni 70.000.

Questi dati - e mi fermo qui - dovrebbero dirci qualcosa. Disponiamo di una carta geologica dell'Italia con scala uno a 100.000, insufficiente quindi, che permette solo valutazioni grossolane. Dovremmo disporre di una carta più dettagliata. Le ferrovie dello Stato, rigorosissime nel controllo dei binari, non controllano affatto quello che avviene sotto i binari, a monte dei binari, a valle dei binari, ai lati delle trincee nelle quali scorrono i binari, cioè non controllano le condizioni del suolo su cui poggiano le massicciate; non lo possono fare perchè non hanno geologi a loro disposizione. Si spendono miliardi per tamponare, per smuovere terriccio, per portare nuova ghiaia e intanto nuove frane sono in agguato. Eppure gli strumenti per prevederle e le possibilità di prevenire i lutti anzichè commemorarli ci sarebbero. In effetti i geologi di Stato ci sono, ma sono cinque, più una ventina alle dipendenze del genio civile o delle regioni, se non erro; posso sbagliare di una o due unità, ma questo non cambia nulla perchè ne occorrerebbero mille.

La carta geologica dell'Italia — e questo è da tenere presente — è stata ultimata nel 1968 ed era iniziata nel 1870. So che oggi si sta studiando per aggiornarla e mi auguro che non occorrano altri cento anni, onorevole Ministro, per portare a compimento questo lavoro; il rimboschimento e l'aggiornamento dovrebbero andare di pari passo.

Tutti i paesi progrediti sono in questo campo molto più avanzati di noi. Eppure i geologi ci sono; le università ne sfornano forse qualche centinaio, ma l'85 per cento deve dedicarsi a un altro lavoro o emigrare. Lo Stato potrebbe assumerne qualcuno e aggiornarsi.

Centinaia di treni viaggiano anzichè essere in pensione. L'età dei veicoli delle ferrovie dello Stato è in genere superiore a quella dei rotabili delle maggiori ferrovie europee, particolarmente nella Germania federale e nella Francia. Dei 5.500 mezzi trainanti, locomotive elettriche e diesel, automotrici ed altre, il 20 per cento ha un'età dai 30 ai 40 anni ed il 10 per cento ha un'età superiore ai 40 anni; i 130.000 mezzi trainati (carri viaggiatori e carri merci) hanno un'età compresa tra i 30 e i 40 anni ed il 17 per cento li supera. È questa una situazione paradossale alla quale non si è mai provveduto!

Bisogna essere sinceri: solo recentemente i responsabili della politica dei trasporti hanno incominciato a premere per avere una maggiore disponibilità di risorse in bilancio onde programmare adeguati interventi.

È superfluo dire che mezzi di trasporto ferroviari di età così avanzata non depongono per un'adeguata sicurezza di chi viaggia. Anche qui il discorso diventa di attualità e richiede soluzioni di carattere generale per ridare alle ferrovie piena efficienza e redditività, ed a chi viaggia la sicurezza di arrivare integro a destinazione.

Ogni volta che succede un disastro, tutti si mettono a parlare del dissesto idrogeologico; tutti lo denunciano; tutti dichiarano che si deve provvedere. Noi qui oggi e questa mattina nelle Commissioni riunite stiamo facendo la stessa cosa e l'abbiamo fatta già altre volte, ma non si è provveduto. L'appuntamento resta fissato alla sciagura successiva per ricominciare il rituale delle de-

27 APRILE 1978

nunce, degli impegni che non verranno mantenuti

Vogliamo veramente provvedere? È questa la volta buona? O vogliamo attendere ancora un altro dramma, un'altra tragedia? Se il suolo è in dissesto, l'acqua s'infiltra, scioglie il materiale che cementa gli strati del suolo, la terra scivola e slitta via. Non capita ovunque, non capita a caso; si può sapere dove è necessario intervenire. Ed allora perchè questa nostra Italia è ridotta così? Perchè basta una pioggia di una certa durata per scatenare l'alluvione, per provocare la frana, per distruggere decine di vite umane, per distruggere un patrimonio di lavoro? Perchè una seria politica sul suolo non è mai stata fatta.

Stamane le Commissioni riunite, lavori pubblici, comunicazioni ed agricoltura, hanno iniziato — io direi che hanno ripreso in quanto altre volte hanno iniziato — a trattare questo grosso problema. Si è fatto un buon lavoro. Tutto sta a procedere con impegno su questa strada per arrivare, una buona volta, ad approvare una legge che possa realmente provvedere, seppure nei limiti consentiti dalla difficoltà del nostro bilancio — e purtroppo anche di quelli a venire — ad una situazione che, giorno per giorno, tende ad aggravarsi maggiormente.

Vogliamo finalmente provvedere? È questo quello che noi chiediamo al Governo, a lei, signor Ministro, oggi, ed è ciò che abbiamo chiesto altre volte; ma vorremmo che alla risposta che il Governo ci darà, e che noi siamo certi che, come per il passato, sarà di assicurazione di voler provvedere, faccia finalmente seguito la discussione e l'approvazione di una legge che veramente possa affrontare il grave e grande problema della difesa del suolo ed abbia il finanziamento necessario. Questo è quello che conta, signor Ministro.

PRESIDENTE. Avverto che è stato presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato.

a seguito della grave sciagura ferroviaria che si è verificata nel tratto Firenze-Bologna il 15 aprile 1978, che ha colpito duramente il Paese in questo momento difficile e nella quale hanno perso tragicamente la vita quarantasette viaggiatori, mentre più di cento sono rimasti feriti,

impegna il Governo:

- 1) ad accertare sollecitamente le cause e le eventuali responsabilità di detto disastro;
- 2) ad assicurare ai viaggiatori feriti ed ai familiari delle vittime un adeguato indennizzo dei danni subiti;
- 3) ad adottare con la massima urgenza i provvedimenti necessari per l'attuazione di una idonea sistemazione idrogeologica del Paese nell'ottica del più ampio quadro generale politico di difesa del suolo;
- 4) a predisporre tutti gli interventi possibili per riattivare la linea ferroviaria e garantirne il massimo di sicurezza con la installazione di tutti quegli strumenti idonei a prevenire le ipotesi di eventi calamitosi che possono verificarsi a causa di frane e smottamenti improvvisi del terreno circostante;
- 5) a predisporre i finanziamenti necessari per ammodernare e rendere tecnicamente operanti linee sussidiarie tra le quali la Pontremolese, la Porrettana, la Faentina sulle quali dirottare parte del traffico ed alleggerire a breve scadenza la Bologna-Firenze;
- 6) ad assicurare la piena realizzazione del PIS (Piano di interventi straordinari) entro il 1981, predisponendo subito lo stanziamento dei finanziamenti integrativi necessari preannunciati dal Governo e non inferiori a 400 miliardi di lire per il 1978, onde far fronte all'aumento dei costi per l'acquisto dei mezzi e per la realizzazione delle opere e degli impianti previsti dal piano con particolare riferimento al potenziamento della rete ferroviaria nel Mezzogiorno d'Italia ».
- 9.1-00018.2 Ariosto, Balbo, Bausi, Carri, Fabbri, Melis, Sgherri, Venanzetti

È iscritto a parlare il senatore Bausi, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche questo ordine del giorno. Assemblea - Resoconto stenografico

27 APRILE 1978

Presidenza del vice presidente VALORI

BAUSI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, le parole che sono state pronunciate fino a questo momento da coloro che mi hanno preceduto sono state particolarmente significative e puntuali in relazione all'episodio drammatico e tragico che ha colpito tutti noi, possiamo dire l'intero popolo italiano, quando, il 15 aprile ultimo scorso, sulla linea tra Firenze e Bologna un disastro ferroviario di proporzioni enormi ha causato la morte di 47 persone e il ferimento di oltre 100. Sono scomparsi uomini noti e uomini umili, molte sono le famiglie rimaste in lutto. Mi associo a tutti coloro che mi hanno preceduto nell'esprimere l'augurio di pronta guarigione per i feriti e nel rinnovare sentimenti di condoglianze alle famiglie che sono state colpite con la scomparsa dei propri cari. Mi sia consentito altresì, non solo a titolo personale ma, credo, anche per tutti coloro che l'hanno conosciuto, di esprimere un rimpianto particolarmente sentito per un amico fiorentino, il procuratore generale alla Corte d'appello di Bologna Francesco Padoin, che è stato per lunghi anni a Firenze, come magistrato dedito con passione e intelligenza al proprio lavoro, come cittadino di limpida e scrupolosa coscienza, come padre e sposo esemplare.

Il disastro che ha colpito il sistema ferroviario e la nostra regione si è verificato a poca distanza da un altro disastro avvenuto poche settimane prima sulla linea Firenze-Pisa, con altrettanti danni materiali, anche alle persone, e con la scomparsa di lavoratori del settore delle ferrovie, che è stato particolarmente colpito in questi episodi.

Pur non volendo fare processi a nessuno, perchè non si possono fare i processi e giungere alla condanna prima di avere esaminato la realtà delle cose, ritengo però che dobbiamo essere prudenti nell'invocare, come facciamo forse troppo spesso, quella divinità crudele che è il fato o la fatalità che, sì,

esiste nella vita degli uomini e dei paesi, ma che esiste forse meno di quanto si pensi. Certo il susseguirsi di disastri pone tutti noi in una situazione che per la verità in questa stessa Aula non si è taciuta anche in precedenti occasioni. I colleghi ricorderanno che, discutendo il bilancio dei lavori pubblici sia per l'anno 1977 che per l'anno 1978, si sono anche approvati documenti nei quali si lamentava la situazione di dissesto generalizzato e la lentezza con la quale si interveniva nella situazione idro-geologica del nostro paese. Se torno al nostro passato, trovo scaffali pieni di documenti che purtroppo sono rimasti ad ingiallire, documenti di discussioni nelle quali si sono intrecciati motivi tecnici e di polemica tecnica con motivi politici e di polemica politica e con motivi economici e di polemica economica. Per esempio un documento che io ritengo fondamentale, il progetto De Marchi-Supino, della stesura del quale stiamo per compiere il decennale, credo abbia trovato attuazione per pochissime pagine; e se l'ha trovata, ciò è avvenuto per episodi di buona volontà generica e non come rispondenza ad un piano organico preciso.

Non posso non ricordare — anche se ritengo che si debbano qui esaminare i problemi di carattere generale e nazionale — che a distanza di dodici anni dall'alluvione del 4 novembre 1966 che colpì Firenze soltanto iniziative locali hanno dato luogo ad alcuni interventi, altrettanto di carattere locale, mentre le opere fondamentali di difesa del suolo sono rimaste soltanto nel grande, enorme « libro dei sogni » che fino a questo momento non ha trovato attuazione, il che è cosa grave, anche se, come ho detto, non intendiamo fare dei processi.

Signor Ministro, mentre la ringraziamo per la sua presenza, ritengo che un'altra presenza sarebbe stata necessaria in questa occasione almeno quanto la sua, ed è quella del Ministro dei lavori pubblici, anche per-

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

27 APRILE 1978

chè esiste in questo senso un documento approvato da questo ramo del Parlamento per il quale si è ritenuto che i problemi relativi alla sistemazione idrogeologica non possono diluirsi, polverizzarsi in competenze assortite, ma devono trovare un loro punto di riferimento centrale, preciso, organico, capace quindi di dare organicità e razionalità anche agli interventi esterni. Purtroppo dobbiamo dire che fino a questo momento non ci sembra che sia emersa questa ricerca di organicità, anche nell'ambito stesso del Ministero dei lavori pubblici.

Aggiungo - ed è argomento cui ha fatto richiamo anche qualcuno che mi ha preceduto — che con l'approvazione del decreto del Presidente della Repubblica n. 616, che ha devoluto molte delle competenze proprie del Ministero dei lavori pubblici, e per altro verso del Ministero dell'agricoltura, alle regioni, il problema è diventato ancora più complesso o forse più confuso. Ad oggi infatti abbiamo un conflitto insoluto di competenze, la cui soluzione è quella più comune in questi casi: ciascuno cioè ritiene che debba fare l'altro e quindi nessuno fa niente. Credo che su iniziativa del Governo, ma forse noi stessi come Parlamento, dopo gli scorpori e le amputazioni giustissime che si sono verificate con l'estensione dei poteri regionali, dovremmo riguardare anche quelle che sono le competenze specifiche di ciascun settore e in particolare proprio del Ministero dei lavori pubblici, che forse è fra i più colpiti, e nel modo più incerto, dai provvedimenti di estensione alle regioni di alcuni poteri. Ho anche la preoccupazione che mentre il problema di carattere generale è destinato ad investire tempi lunghi, esistono delle esigenze attuali a fronte delle quali è necessario che vengano assunte le correlative responsabilità. Mi è sembrato di aver avvertito da parte del collega Fabbri una richiesta. se questa è stata avanzata da lui mi associo, in caso contrario mi permetto di avanzarla io. Infatti proprio l'andamento meteorologico di queste ultime settimane ha reso ancora più fragile quel settore fragilissimo della nostra situazione geologica che è l'Appennino, contraddistinto per l'appunto da una situazione di frane ende-

mica che, in momenti come questi, assume anche punte particolarmente preoccupanti. C'è da domandarsi se, proprio agli effetti di arrivare a coordinare queste incerte competenze odierne, non sia il caso che, per iniziativa anche sua, signor Ministro dei trasporti, insieme al Ministro dei lavori pubblici, avvenga un incontro con i rappresentanti delle regioni della Toscana e dell'Emilia Romagna, per definire compiti ed interventi che nel contingente, indipendentemente dalla sistemazione definitiva delle diverse competenze, possano essere effettuati. Potrebbe essere l'occasione anche per mettere un punto fermo sul problema, già da altri accennato, della definizione di un programma che investa le linee sussidiarie a quella linea essenziale che è la Roma-Firenze-Bologna, particolarmente nel tratto Firenze-Bologna. Sono state ricordate, e sono anche indicate nel documento che ha raccolto la firma di tutti i Gruppi politici presenti in Aula, la linea Pontremolese e la linea Porrettana. Mi permetto di richiamare la sua attenzione, signor Ministro, anche sulla linea Faentina per la quale trovo un documento, vecchio oramai di quattro anni. che fu approvato in prima sede dalla regione Toscana e fu poi fatto proprio dal compartimento di Firenze dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. In esso si mette a fuoco la realizzazione dell'ammodernamento della linea Firenze-Faenza come fatto importante agli effetti locali con le seguenti testuali parole: « Pur tenendo conto del diverso interesse di gravitazione dei viaggiatori residenti nella Val di Sieve e nel Basso Mugello, rispetto alla tratta suddetta ed a quella transitante per Pontassieve, nonchè dei rilevanti problemi tecnici, economici e di gestione esistenti, ritengo necessaria la programmazione degli interventi in questione non solo considerando il traffico pendolare delle zone sopra ricordate, ma soprattutto ritenendo necessario promuovere la realizzazione di una relazione ferroviaria diretta tra Tirreno ed Adriatico in vista di un sostanziale miglioramento di quella attualmente esistente attraverso il lungo e congestionato percorso Firenze-Bologna e Bologna-Ancona, relazione peraltro da col-

27 APRILE 1978

legare sul nodo di Firenze col ramo Nord-Ovest già in esercizio proveniente dalle aree spezzine e pisane, nonchè col ramo Sud-Ovest, da istituire, proveniente dalle aree grossetane e senesi. La realizzazione di questo intervento, oltrechè valorizzare e migliorare i servizi esistenti, indurrebbe uno sviluppo ed un accrescimento del traffico merci e viaggiatori su tutta la linea Firenze-Faenza, tanto dai rami Pontassieve e San Piero a Sieve, recuperando su quest'ultima stazione parte del traffico prodotto dagli insediamenti industriali sorti dal comune di Scarperia... ». Si facevano quindi delle considerazioni di carattere locale, già però prevedendosi fin da allora il potenziamento di queste linee minori, sussidiarie, come possono essere appunto la Pontremolese, la Porrettana e la Firenze-Faenza, cioè la « faentina », quali strumenti da utilizzare, come è accaduto anche nella emergenza di questi giorni, in via alternativa, sussidiaria o complementare rispetto all'asse portante sul quale poi, alle ali, si snodano le due altrettanto grandi linee che sono quella Tirrenica e quella Adriatica.

Stamane, ricordava il collega Balbo, ha avuto inizio proficuamente, come lui diceva giustamente, in sede di Commissioni congiunte lavori pubblici e agricoltura, l'esame del disegno di legge sulla difesa del suolo. È vero che si tratta forse dell'ennesimo disegno di legge su questo oggetto che ci viene presentato ed è vero che il fatto di tanti precedenti inconclusi fa considerare sempre con qualche sospetto anche quello che si verifica nella contestualità. Ed allora io dico che questa volta bisogna veramente avere la fermezza, a cominciare da quei buoni auspici che si sono visti stamane in Commissione. con il contributo costante e presente del Governo, di arrivare positivamente e presto a portare a conclusione questo disegno di legge. E a dimostrare l'impegno maggiore da parte democristiana perchè questo avvenga in sede legislativa, ecco il documento che si è proposto e che sta a significare una richiesta di impegno da parte del Governo: un impegno che non sia quello solo formale, ma un impegno particolare a far sì che accanto alla produzione legislativa vi siano anche quella prontezza e quella efficienza che sono indispensabili quando la posta in gioco, come purtroppo abbiamo tragicamente visto, sono vite umane, sono danni alle persone e alle cose, è, in una certa misura, — può sembrare retorica ma non lo è — il domani stesso del nostro paese che si sbriciola lentamente e correrebbe il rischio di sbriciolarsi ulteriormente se non intervenissimo con la prontezza dovuta.

Ho la certezza, signor Ministro, proprio per quanto ella anche personalmente ha dato dimostrazione di saper fare, che la nostra attesa, le nostre speranze non andranno deluse. Grazie.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

Ha facoltà di parlare il Ministro dei trasporti.

COLOMBO, ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi riferirò sia alla mozione n. 1-00018 sia alle interrogazioni n. 3 - 00951 e n. 3 - 00952 che abbracciano tutti i problemi posti dalla grave sciagura ferroviaria del 15 aprile, non anche all'interpellanza n. 2 - 00190 che non è stata iscritta all'ordine del giorno di questa seduta verosimilmente per la ragione che con essa si allarga la tematica politica al più vasto ambito degli interventi che il Governo intende promuovere e coordinare per la difesa del suolo minacciato in più parti da fenomeni di erosione idrogeologica. Ringrazio i colleghi senatori Carri, Fabbri, Melis, Balbo e Bausi, anche per le considerazioni, a volte amare, circa il dissesto del nostro territorio; e ciò dopo un periodo, forse anche molto lungo, di un certo miracolo economico che - abbiamo dovuto constatare — si è rivolto più al « consumismo » che al miglioramento delle qualità della vita.

Dovendo rinviare a quella sede più propria l'approfondita esposizione del programma di interventi che il Governo ritiene opportuno proporre al Parlamento per la salvaguardia del territorio mediante opere di bonifica e di sistemazione idraulico-forestale, in questa sede dovrò richiamare l'attenAssemblea - Resoconto stenografico

27 APRILE 1978

zione dell'Assemblea rispondendo ai vari quesiti sul più ristretto ambito delle cause idrogeologiche della frana che ha colpito, con conseguenze così funeste, il tratto Firenze-Bologna e degli interventi che possano essere attuati per assicurare un livello di stabilità ottimale a quei terreni.

È questa, invero, una delle condizioni più importanti, come è stato illustrato, per garantire il massimo di sicurezza preventiva realizzabile nel settore.

Virtualmente, alla causalità di disastri ferroviari del genere possono concorrere, con quello idrogeologico, altri fattori quali il fattore umano (in fase di condotta o di controllo) e quello meccanico (sotto gli aspetti dell'adeguatezza e dell'efficienza).

Ma, come risulterà dall'analisi che farò seguire, a nessuno di questi altri potenziali fattori — secondo quanto è emerso dalle indagini sin qui svolte in via amministrativa — sembra imputabile una partecipazione concausale alla verificazione del doloroso evento.

Sulla meccanica dell'incidente va precisato che la collisione fra i treni 572-bis (Lecce-Roma-Milano) e 813 (Venezia-Bologna-Roma) si è verificata il 15 aprile 1978 al chilometro 68+920 della linea Firenze-Bologna, tra le stazioni di Grizzana e Monzuno, in un punto in cui la sede ferroviaria corre in rettilineo, a mezza costa tra un colle e il sottostante alveo del torrente Setta nelle immediate vicinanze del viadotto sul Rio Scope.

Il treno 572-bis era transitato da Grizzana alle ore 13,28 mentre il treno 813 era transitato da Monzuno alle ore 13,31.

Sulla base delle registrazioni delle « zone tachimetriche » delle motrici dei due treni e delle « zone di linea » degli impianti di sicurezza delle due stazioni e del blocco automatico, si può collocare il momento dell'impatto tra le ore 13,32 e 13,33.

La collisione è stata causata dallo svio del locomotore del treno 572-bis, conseguente all'investimento, al Km. 68+600, del materiale terroso, fortemente impregnato di acqua piovana, franato dalla sovrastante collina e che ha ricoperto la sede ferro-

viaria su entrambi i binari per un fronte di circa metri 25 ed un'altezza, sul piano della massicciata, di circa 40 centimetri.

Il locomotore del treno 572-bis (che procedeva alla velocità di circa 100 chilometri orari) nel superare l'ostacolo anzidetto è sviato con più assi, probabilmente con ambedue gli assi del carrello anteriore. Proseguendo la corsa il locomotore stesso è venuto ad impegnare la sagoma di libero transito del contiguo binario dei treni dispari fino ad occuparla, nel punto di impatto al chilometro 68+920, per un metro circa.

Il treno 813, partito regolarmente da Bologna, ha raggiunto la velocità di 140 chilometri orari (nei limiti, cioè, della massima consentita) presso a poco in corrispondenza della stazione di Monzuno; indi, secondo le risultanze della lettura della zona tachimetrica, vi è stato un dolce deceleramento da 140 a 120 chilometri orari e, infine, una brusca frenata che riduceva la velocità da 120 chilometri orari a 90 chilometri orari al momento della collisione.

La elettromotrice di testa del treno 813 ha investito la parte destra del frontale del locomotore (che è composto da due semicarri snodati al centro e poggianti su tre carrelli) del treno 572-bis.

Nell'urto il semicarro anteriore senso marcia è stato strappato dai carrelli e trascinato dalla elettromotrice, nella sua corsa, fuori della sede ferroviaria, precipitando nel sottostante alveo; il secondo semicarro è stato ruotato di 180 gradi.

Il secondo, terzo e quarto elemento del treno 813, trascinati fuori del binario dalla prima elettromotrice, sono caduti parimenti nell'alveo, mentre il quinto e il sesto sono rimasti in bilico sul bordo del rilevato e gli ultimi due sono rimasti in binario.

La prima elettromotrice nel senso di marcia è andata letteralmente distrutta, e probabilmente in questa si è verificato il maggior numero di vittime.

Devo dire che concordo sull'analisi molto puntuale fatta dai vari colleghi che qui hanno preso la parola. È da ricordare che la linea interessata — lo vorrei dire in particolare a quelli che ne hanno fatto cenno — è at256° SEDUTA

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

27 APRILE 1978

trezzata col blocco automatico a correnti modificate e con il sistema di ripetizione di segnali in macchina. Sia il locomotore del treno 572-bis che la motrice di testa del treno 813 erano regolarmente dotati delle apparecchiature per la ripetizione dei segnali, che erano attive.

Ciò significa che non vi è stata carenza dei sistemi di sicurezza, ma vi sarebbe stata un'assoluta impossibilità di ricezione dei segnali e di blocco dei treni in tempo utile. Del resto la linea Roma-Milano e, in particolare, il tratto Bologna-Firenze, sta certamente ai primi livelli in un esame comparato con gli altri tronchi ferroviari.

Data l'accertata contemporaneità di arrivo dei due treni sul punto di impatto, è mancata peraltro al personale del treno 572-bis ogni possibilità di intervenire per segnalare in qualunque altra forma al treno 813 la situazione di pericolo, così come al personale dello stesso treno è mancata la possibilità di un più tempestivo intervento della frenatura.

La riprova della validità di queste supposizioni si ricaverebbe dal fatto che nello spazio di tempo intercorso fra il deragliamento del locomotore del treno 572-bis e il sopraggiungere del treno 813 (da 30 secondi a un minuto), il personale di macchina del primo treno non ha avuto il tempo neppure di scendere dal locomotore e di porsi in salvo, pagando così con la vita questo suo attaccamento al lavoro.

Per quanto attiene alla meccanica del fenomeno franoso all'origine dell'incidente, dai primi esami effettuati *in loco* è emerso trattarsi di uno scoscendimento di materiale incoerente, scivolato, a seguito del suo completo inzuppamento. lungo il piano lapideo sottostante, molto inclinato.

La formazione lapidea sottostante è costituita da una arenaria quarzoso-feldspatica in banchi di notevole potenza ben cementati con intercalati livelli meno coerenti.

Il terreno sciolto sovrastante è costituito, oltre che da uno spessore modesto di terreno vegetale, soprattutto da una sabbia sciolta, a grana da finissima a fine, contenente una molto modesta frazione limoso-argillosa, che rappresenta il prodotto di degradazione

in sede della sottostante formazione arenacea e che costituisce un manto più o meno continuo di spessore in genere modesto.

Dal punto di vista morfologico la zona si presenta in forte pendenza. Le acque confluenti in essa sono state già da tempo incanalate in fossi originariamente naturali ma sistemati dall'uomo ed immesse in basso in un canale di raccolta al piede del pendio. Ancora più a valle, tra il pendio e la ferrovia, esiste infine un secondo fosso di raccolta a protezione della ferrovia stessa.

In seguito alla irreggimentazione delle acque di superficie sul terreno sciolto, si è sviluppata da tempo una folta vegetazione, con alberi di alto fusto ma con radici poco profonde. Questi alberi con la loro perfetta verticalità indicano che il manto vegetale e sabbioso di copertura aveva già da tempo raggiunto uno stato di stabilità.

Le osservazioni sul posto hanno permesso di accertare che il fenomeno di frana, con spessore di terreno relativamente modesto, dell'ordine in media di uno o due metri, ha interessato una zona piuttosto ristretta e, cioè, di poche decine di metri, ma si è sviluppata notevolmente in altezza: il ciglio di distacco della frana si riscontra, infatti, praticamente ad oltre un centinaio di metri al di sopra del piano ferroviario.

Le masse in movimento sono state, pertanto, nel complesso, cospicue; tuttavia la maggior parte del materiale di frana non ha oltrepassato la zona pianeggiante ai piedi del rilievo e soltanto una aliquota modesta, qualche centinaio di metri cubi, dopo superato lo sbarramento, costituito dal rilievo artificiale che con pendio stabilizzato dalla vegetazione costituisce un'ulteriore protezione della ferrovia, ha invaso la sede ferroviaria, trascinando con sè alcuni tronchi di albero.

L'afflusso di acqua infiltratasi nel sottosuolo nella zona del ciglio di frana era ancora constatabile, ed in quantitativi notevoli, nella mattinata del giorno successivo all'incidente, nonostante le piogge fossero nel frattempo cessate da parecchie ore.

A conferma della completa fluidificazione della sabbia costituente il movimento franoso, è da rilevare che la colata di sabbia e acAssemblea - Resoconto stenografico

27 APRILE 1978

qua ha continuato a muoversi, sia pure con maggiore lentezza, per almeno 20 ore.

Un altro aspetto, invece, vorrei richiamare all'attenzione e cioè che sul tratto in argomento il personale di sorveglianza della linea, nella stessa mattinata del 15 aprile, aveva eseguito una visita di controllo dello stato della via e dei luoghi fra Grizzana e Monzuno. In particolare risulta che l'operaio d'armamento incaricato di tale visita è passato nel punto della frana verso le 9,30 nel percorso di andata e verso le 12,45 nel percorso di ritorno senza notare alcunchè di anormale o che potesse, comunque, far prevedere l'evento poi verificatosi. Da qui le giuste osservazioni che non si tratta di guardare soltanto le rotaie ma ciò che sta a monte, a valle e sotto le rotaie. Ma va detto, a questo punto, che la frana ha cominciato a scorrere a ben 200 e forse 300 metri dal posto delle singole rotaie stesse ove si è riversata.

Il personale di macchina del treno 230, « Romulus », che è transitato nel punto anzidetto appena 12 minuti prima del treno 572-bis, ha dichiarato di non aver percepito alcuna anormalità nella marcia del locomotore nè di aver notato la formazione di fango sulla massicciata. Tutto ciò, pertanto, porta a stabilire che la frana ha avuto inizio pochi minuti prima del sopraggiungere del treno 572-bis.

Assai pesanti sono state le conseguenze sulle persone: vi sono stati, infatti, 47 morti, di cui ben 13 dipendenti dalla amministrazione ferroviaria, e 114 feriti. Il danno materiale è dell'ordine di diversi miliardi.

Desidero qui rinnovare ancora una volta alle famiglie delle vittime il cordoglio più vivo dell'intero Governo ed ai feriti l'augurio di una pronta e completa guarigione. Desidero anche pubblicamente ringraziare tutte le autorità religiose, politiche e civili che hanno partecipato con una diretta testimonianza e con accorati messaggi al comune dolore per la grave sciagura.

Una corale partecipazione di cordoglio e di solidarietà si è registrata da parte dei colleghi Ministri dei trasporti di tutti i paesi della Comunità europea e di alcuni paesi extracontinentali, a cui rinnovo il più sentito ringraziamento. Un ringraziamento particolare desidero esprimere a tutti coloro che si sono adoperati per un aiuto tempestivo e per sostegno morale, rendendo le operazioni di soccorso quanto mai sollecite e quindi capaci di evitare conseguenze luttuose ancora più gravi.

Mi permetto di ringraziare, in particolare, il cardinale di Bologna, Monsignore Poma, il sindaco di quella città, il presidente della regione Emilia-Romagna, il presidente della provincia, i prefetti e i questori di Bologna e di Firenze, i vigili del fuoco, gli operatori sanitari, gli agenti di pubblica sicurezza, i carabinieri, i soldati e tanti anonimi cittadini che spontaneamente si sono uniti ai nostri ferrovieri per una instancabile e continua azione di soccorso.

L'Azienda delle ferrovie dello Stato ha immediatamente disposto per l'assistenza ai familiari delle vittime e dei feriti accorsi sul posto. Circa il risarcimento dei danni alle persone coinvolte nell'incidente, sarà provveduto, a norma della legge n. 754 del 7 ottobre 1977 che disciplina la materia, non appena sarà reso noto l'esito delle inchieste giudiziarie e amministrative in corso.

Come rilevato dagli onorevoli colleghi, la difesa del suolo assume, per il nostro paese, eccezionale rilievo - e qui ci si riferisce non tanto alla salvaguardia della rete ferroviaria ma di tutte le opere pubbliche e dei centri abitati più esposti — stante la peculiarità fisica del territorio nei suoi diversi aspetti morfologico, idrografico e climatico, cui si aggiungono una natura geologica particolarmente infida per la varietà e l'instabilità di gran parte delle formazioni, una sismicità tra le più elevate dell'intero globo ed una piovosità tra le più intense, se confrontata con quelle registrate negli altri paesi europei. E di ciò è comprova l'insieme degli eventi calamitosi avvenuti negli ultimi anni, che hanno sconvolto l'aspetto di vasti territori e provocato danni rilevantissimi all'economia nazionale.

Pertanto il problema nel suo complesso ha formato oggetto di numerose iniziative parlamentari e di un lungo dibattito scientificoculturale che nel 1974 — lo hanno ricordato tutti gli oratori e per ultimo il senatore Bau-

Assemblea - Resoconto stenografico

27 APRILE 1978

si — ha avuto la sua più concreta manifestazione nella relazione della Commissione interministeriale per lo studio della sistemazione idraulica e della difesa del suolo: l'ormai famosa Commissione De Marchi.

A conclusione, il 22 dicembre scorso, il Consiglio dei ministri ha approvato un disegno di legge predisposto dal Ministro dei lavori pubblici per risolvere in modo organico i problemi della difesa del suolo; esso è stato presentato il 16 gennaio 1978 al Senato e mi permetto di ringraziare i Presidenti delle due Commissioni lavori pubblici e agricoltura che — a quanto ho ascoltato qui hanno già iniziato la discussione. Tale disegno di legge riprende i criteri informativi presenti nelle più recenti iniziative legislative, non portate a compimento, in tema di difesa e conservazione del suolo: esso prevede l'attuazione di un programma decennale di interventi organici secondo precise direttive e secondo procedure operative in linea con il quadro di competenze configurato dal decreto del Presidente della Repubblica numero 616/1977 di attuazione della legge numero 382/1975, sull'ordinamento regionale e sull'organizzazione della nostra pubblica amministrazione.

Qui forse vale la pena di dire una parola. Tale schema di provvedimento legislativo individua nel piano di bacino idrografico di cui all'articolo 89 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616, lo strumento metodologico di riferimento per qualsiasi azione a largo respiro nella difesa del suolo, sia sotto il profilo programmatico ed operativo degli interventi, sia per il necessario supporto finanziario.

Va soggiunto che il tempo trascorso dall'originaria elaborazione del disegno di legge rende opportune — sono pienamente d'accordo con i senatori che hanno preso la parola — anche alla luce delle controversie insorte con le regioni, che tendono a riaffermare la loro competenza globale in materia
di assetto del territorio e ad eludere i problemi connessi con la pianificazione del bacino idrografico interregionale, alcune integrazioni del testo che dovrebbero, in linea con
i principi già introdotti dal già citato decreto del Presidente della Repubblica n. 616,

consistere principalmente nella chiara definizione delle competenze di intervento rispettivamente dello Stato e della Regione, proprio sulla base del criterio del « bacino idrografico », nel senso cioè di attribuire allo Stato ogni competenza nell'ambito dei bacini interregionali ed alle regioni in quello dei bacini regionali.

Anche questo aspetto andrà accuratamente valutato nel corso della discussione che si auspica possa avvenire in tempi brevi, anche con iniziative di natura interregionale cui facevano cenno il senatore Fabbri, il senatore Carri e il senatore Bausi, al fine di assicurare al più presto l'operatività di un provvedimento tanto atteso.

Indicate, come sopra, le iniziative di competenza del Ministero dei lavori pubblici e degli organi regionali in materia di riassetto del suolo e passando a considerare le incombenze proprie dell'azienda ferroviaria nel settore della sicurezza delle infrastrutture di via, devesi anzitutto porre in evidenza che l'azione preventiva per la tutela del territorio, in quanto necessariamente estesa a vaste zone e da realizzarsi sulla base di approfondite indagini, non può rientrare ovviamente nella competenza delle ferrovie dello Stato. Compito di tale azienda, infatti, è quello di assicurare la continuità dell'esercizio ferroviario mediante la conservazione della sede. ma non certamente quello di provvedere anche al risanamento idrogeologico delle falde montane che è di competenza di altri enti e di un'ampiezza che va molto oltre i confini dei terreni di proprietà del demanio ferroviario. Questo non certamente per eludere il problema ma per evitare che tutti si abbiano ad interessare di tutto, con il risultato che le cose rimangono sempre come prima.

Ciò premesso, per quanto attiene più propriamente alla sede ferroviaria, sia in fase di prima costruzione delle linee, sia all'atto di successivi lavori di riassetto, di raddoppio, potenziamento o rifacimento di singoli manufatti, l'azienda procede alle progettazioni, agli appalti ed ai collaudi, secondo le norme previste, previe le necessarie intese ed i preventivi benestari con gli altri enti territorialmente competenti e con gli altri organi cointeressati, tra cui evidentemente, in pri-

Assemblea - Resoconto stenografico

27 APRILE 1978

mo luogo, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed i provveditorati regionali alle opere pubbliche.

Usualmente tali interventi alla sede fanno carico ai piani straordinari d'investimento quando trattasi di procedere al potenziamento vero e proprio della linea (raddoppi, quadruplicamenti, varianti, eccetera). Vengono invece portati a carico dei fondi annuali di bilancio tutti i lavori occorrenti per la difesa della sede ferroviaria aventi carattere di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Posto che le assegnazioni annuali di bilancio sono, per noti motivi, limitate, rispetto al soddisfacimento integrale delle esigenze dell'esercizio ferroviario, ovviamente si assicura con priorità la copertura finanziaria dei lavori urgenti ed indifferibili alla sede (ponti, gallerie e corpo viario) e all'armamento, stralciando anche parte dei lavori relativi a settori meno pressanti (ad esempio fabbricati).

Nell'ultimo triennio — ed è un esame che ho compiuto in modo più accurato per verificare se ci fosse stata una manchevolezza, certamente non voluta — i lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria alla sede hanno comportato una spesa annua dell'ordine di 35 miliardi e quelli di manutenzione e di rinnovamento dell'armamento una spesa annua dell'ordine di 110 miliardi.

Ciò premesso, è stato mio compito valutare immediatamente, con la collaborazione della dirigenza aziendale e con i sindacati unitari, che devo ringraziare in modo particolare (mi riferisco al SFI-CGIL, SAUFI-CISL e SIUF-UIL), tutta la problematica connessa con la sicurezza del traffico per individuare i possibili eventuali interventi diretti ed indiretti dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, per rendere sempre più improbabili sciagure del genere e, quindi, per contenere al massimo i margini di rischio per le vite umane.

Ho portato con me alcuni appunti circa i dati statistici relativi alle sciagure e l'incidenza di natura mortale. Ebbene, fortunatamente non siamo ai primi posti; ma non è certamente un discorso della capacità o della incapacità dell'uomo: probabilmente è un discorso relativo, sulla base della leg-

ge dei grandi numeri. Ho portato questi appunti, caso mai li riferirò al collega Melis che ha fatto un accenno particolare segnalando la situazione del Giappone. Vorrei dire, ad esempio, che per gli incidenti in termini di vite umane siamo in Europa al secondo posto in senso positivo in quanto le ferrovie più sicure sono quelle della Francia con un'incidenza dello 0,009 per 10 milioni di viaggiatori-Km, poi vengono quelle dell'Italia (0,010), della Germania (0,019), della Svizzera (0,020), dell'Austria (0,022) ed infine della Jugoslavia (0,032), per citare i paesi confinanti con il nostro. Ma non è questa una statistica che certamente ci può consolare in quanto i problemi rimangono ed anche se il costo di questa nostra manchevolezza fosse una sola vita umana, rappresenta, questa, certamente un valore infinito al quale dobbiamo dare tutto il nostro contributo in termini di intelligenza e di capacità.

Il nostro impegno, scaturito anche attraverso consultazioni, come ricordavo, con la Federazione unitaria del settore, è rivolto alla elaborazione di una mappa che, riassumendo tutta la rete ferroviaria italiana, individui le singole tratte di linee con l'indicazione del diverso grado di sicurezza degli impianti e con la previsione degli interventi ritenuti necessari, per conseguire un maggior affidamento in termini di difesa della sede ferroviaria. Certo, hanno ragione gli onorevoli senatori quando parlano della mappa geologica del nostro paese, metro quadrato per metro quadrato, non da farsi una volta tanto, ma da aggiornarsi continuamente in termini di tempo reale, in modo che sia veramente lo specchio della condizione del nostro territorio. Sulla base della elaborazione di questa mappa che statisticamente possa dire del grado di sicurezza degli impianti, saranno assunti da parte dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato quei provvedimenti che, in modo diretto e nel quadro delle disponibilità di bilancio o nell'ambito dei programmi pluriennali, sarà necessario realizzare.

Nel contempo, saranno doverosamente ed esplicitamente segnalate agli altri organismi 256° SEDUTA

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

27 APRILE 1978

pubblici centrali e periferici le eventuali esigenze che, non rientrando nella competenza diretta dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, richiedano un intervento ugualmente tempestivo e indifferibile. Certamente l'infrastruttura ferroviaria si può paragonare alla struttura arteriosa e venosa del corpo umano: è la struttura maggiormente capillarizzata, quindi quella più pronta in termini di terminali (chiedo scusa per il bisticcio) a segnalare motivi di particolare esigenza per quanto concerne l'intervento. Anche nella giornata di ieri e nella giornata di oggi siamo dovuti intervenire su una struttura portante che dava segni di una certa pericolosità. Posso assicurare, però, che ciò è stato fatto in termini preventivi, senza alcun pericolo per quanto riguarda le persone e le cose.

Occorre ricordare, infine, che la sede ferroviaria è soggetta ad una continua e diffusa sorveglianza da parte del personale tecnico della linea che a ciò è preposto; personale che provvede a visite sistematiche, nonchè a visite speciali in occasione di eventi meteorologici di carattere anche non eccezionale, per verificare la transitabilità dei convogli, mentre, d'altra parte, anche il personale di condotta dei treni ha l'obbligo di segnalare immediatamente eventuali anormalità di cui avesse percezione nella marcia dei convogli stessi.

Certamente, ragionando in termini umani, se questa frana fosse scesa sette minuti prima e avesse investito il « Romulus », non avrebbe provocato un disastro, perchè ci sarebbe stato un lasso di tempo di 12 minuti prima dell'incrocio con la « Freccia della laguna », tale che il sistema di sicurezza che in quel tratto è ad intensità di un chilometro avrebbe certamente bloccato, proprio in termini automatici, la corrente e quindi fermato la « Freccia della laguna » e tutti gli altri eventuali convogli in linea. Non voglio, con questo, ricorrere affatto alla dea della fatalità, perchè tutto sommato siamo responsabili in termini diretti o in termini indiretti di tutto ciò che capita in questo nostro mondo.

Purtroppo, nell'incidente che ci occupa, nè il personale della linea, che nella mattinata aveva percorso a piedi per ben due volte il tratto interessato, nè il personale di condotta dei treni, che fino a pochi minuti dall'evento erano transitati sulla medesima tratta, ebbero modo di rilevare alcunchè di anormale in quanto, come già riferito, il fenomeno franoso è maturato nel giro di pochissimi minuti. Assicuro i colleghi che vi hanno fatto cenno che anche le ferrovie dello Stato non mancano di adottare moderne attrezzature per la sicurezza della vita, quali i rilevatori elettrici ubicati nelle tratte più esposte a caduta di massi.

In riferimento ai ricordati modesti smottamenti verificatisi nell'aprile 1960 (vi ha fatto cenno il senatore Balbo), in più punti del tratto compreso tra i chilometri 68+600 e 69+300 della Firenze-Bologna, pressappoco dove si è verificato l'evento del 15 aprile 1978, agli atti dell'azienda ferroviaria esiste la documentazione dei lavori di sistemazione e protezione della scarpata, a monte della ferrovia, eseguiti in conseguenza. Tali lavori hanno riguardato opere di canalizzazione delle acque, regolazione di scarpate e muri di sostegno tra i chilometri 68+950 e 69+250, senza peraltro interessare il tratto a cavallo del chilometro 68+600 posto che, evidentemente, anche in quell'occasione non si erano ingenerate preoccupazioni sulla sua stabilità. Tuttavia, anche su questo aspetto della sorveglianza ho assunto un impegno con le organizzazioni sindacali, che qui sottolineo, per un esame della normativa in vigore e di un possibile aggiornamento in rapporto anche ad innovazioni strutturali che la moderna tecnologia consente.

Concludendo, desidero sottolineare che nello stesso giorno è stata nominata una Commissione d'inchiesta con il compito di espletare tutti gli accertamenti tecnici e amministrativi del caso, di oui è stato chiamato a far parte anche un geologo, e che dovrà consegnare sollecitamente la relazione conclusiva. Raccolgo le sollecitazioni circa l'inserimento nelle strutture organizzative delle ferrovie dello Stato di un corpo di geologi. Qualcuno dice: uno ogni compartimento; ma questo sarebbe buttare una goc-

27 APRILE 1978

cia d'acqua in un deserto (si pensi al compartimento di Bologna che comprende tutta l'Emilia-Romagna!). Certo, venti geologi sono meglio che niente; ma qui, onorevoli colleghi, parliamo sempre di pubblica amministrazione, in seno alla quale bisogna creare le condizioni economiche e normative perchè il personale tecnico si senta attirato ad entrarvi. C'è poi l'impossibilità formale di creare, con le attuali disposizioni, un corpo di geologi: ostacolo, questo, che si dovrà superare. Ma c'è anche da vedere se i laureati di questo tipo siano disposti - dati i bassi livelli retributivi e i limiti delle condizioni normative — a far parte delle ferrovie dello Stato e, in genere, della pubblica amministrazione. Questo non ci deve scoraggiare, anzi modalità di riforma di alcune strutture di natura aziendale potrebbero costituire uno strumento più idoneo anche per il recepimento di queste forze e di questi collaboratori molto validi sul piano tecnico.

Desidero, altresì, sottolineare che i lavori di recupero dei numerosi rotabili deragliati, che invadevano la sede ferroviaria, e poi quelli di ripristino degli impianti danneggiati, dal momento in cui furono iniziati — subito dopo la autorizzazione da parte delle autorità giudiziarie — sono proseguiti senza interruzione, giorno e notte, malgrado le frequenti avversità atmosferiche. Quindi, mercè l'abnegazione e lo spirito di sacrificio di tutto il personale ferroviario addetto, sono stati portati a termine nel più breve tempo possibile i lavori predetti.

L'esercizio è stato riattivato prima sul binario pari e poi sull'altro, con rallentamento a 10 chilometri l'ora e con l'istituzione di un posto fisso di vigilanza, in attesa del completamento dei lavori ancora necessari, a presidio della sede ferroviaria dal lato monte, in dipendenza dell'alterato equilibrio dei terreni superficiali della falda e per ripristinare l'ordinato deflusso, lungo la stessa, delle acque meteoriche superficiali.

In sintesi, senza voler interferire con le conclusioni cui perverranno in via definitiva le inchieste giudiziaria e amministrativa in corso, si possono al momento ritenere acquisiti i seguenti elementi: 1) il treno 572-bis è sviato a causa di invasione della rete ferroviaria da parte di materiali in frana; 2) l'invasione della sede ferroviaria è avvenuta pochi minuti prima del sopraggiungere del treno 572-bis e, comunque, dopo il passaggio del treno 230, transitato 12 minuti prima; 3) nella mattinata, in relazione alle avverse condizioni meteorologiche, era stata messa in essere la visita a piedi della tratta da parte del personale di linea: 4) la frana si è verificata per imbibizione del terreno, senza indizi premonitori almeno nelle vicinanze della sede ferroviaria; 5) non è stato rilevato, oltre ai disturbi provocati dalla frana, alcun elemento di disordine nelle opere a difesa della sede ferroviaria, quali gli argini immediatamente a monte della ferrovia e fossi di guardia; 6) non sono emerse deficienze nelle condizioni di allestimento dei due treni, nè elementi che possano far ipotizzare comportamento non diligente del personale di macchina, che — torno a ripeterlo — ha pagato con la propria vita questo tragico evento; in particolare, le percentuali di frenatura erano regolari e i dispositivi di ripetizione dei segnali in macchina erano attivi.

Le acquisizioni di fatto e gli elementi di valutazione ora riassunti confermano la convinzione, accennata al mio esordio, che, al di fuori del fattore idrologico funestamente noto e specificamente imprevedibile, nessuna concausa, almeno all'esame dei dati in nostro possesso, imputabile all'inefficienza dei mezzi o a colpa degli agenti ferroviari è emersa dalle scrupolose indagini fin qui svolte.

Ma, al tempo stesso, gli elementi di giudizio esposti consentono al Governo di prendere posizione sui singoli punti della mozione presentata, nei termini che sto per sintetizzare. Sui punti 1 e 2, l'accertamento delle cause del disastro è stato sollecitamente iniziato e svolto dall'amministrazione, con i risultati sopra esposti. Nessuna responsabilità giuridica per il risarcimento dei danni alle vittime risulta allo stato addebitabile all'azienda, essendo l'evento certamente imputabile ad un fenomeno idrogeologico di portata non prevedibile; occorrerebbe provvedere forse a rinnovare la

27 APRILE 1978

prassi, perchè la continua conflittualità (che poi magari non fa altro che protrarre i tempi di conclusione delle singole vertenze) e il pagamento in ritardo dei danni dovrebbero, con grande senso di realismo — e di questo mi faccio carico — maggiormente preoccupare l'amministrazione dello Stato, nel rispetto della legge, che deve essere interpretata in termini, vorrei dire, più umani.

Sui punti terzo e quarto, il Governo come ho avuto occasione di ricordare ha già affrontato in modo organico i problemi della difesa del suolo nel provvedimento presentato al Senato, per cui, come Governo, sollecito la discussione del provvedimento, che comporta un investimento di 3.000 miliardi, quindi un investimento certamente non sufficiente in termini realistici, ma vorrei dire abbastanza interessante per il primo impatto in un modo organico, con una scala di priorità. In quel quadro dovranno trovare soluzione i problemi idrogeologici che interessano indirettamente anche la stabilità dei terreni circostanti le linee ferroviarie. Nell'immediato, viceversa, l'amministrazione ferroviaria — dopo aver prontamente riattivato la linea interrotta dalla calamità occorsa — sta predisponendo, come dicevo, una mappa dei punti della rete che richiedono più urgenti e più specifici interventi intesi a prevenire pericoli di frane e smottamenti a danno delle infrastrutture di via, allo scopo di elevare ulteriormente il normale livello di sicurezza, anche mediante nuovi strumenti che l'esperienza di altri paesi abbia eventualmente collaudato.

Sui punti 5, 6 e 7 vorrei dire che la spesa di 400 miliardi — voglio sperare qualcosa di più: 450 miliardi — in conto 1978, per la quale è in corso di elaborazione uno schema di disegno di legge — proprio ieri mi sono incontrato con il collega del Tesoro, onorevole Pandolfi — è destinata, secondo quanto convenuto con le forze politiche in sede di predisposizione del programma di Governo, alla fornitura di materiale rotabile; e ciò anche ai fini di assicurare continuità di lavoro all'industria nazionale del settore. Per i finanziamenti necessari ai fini dell'ammodernamento e del potenziamen-

to della rete — di cui hanno parlato diversi colleghi e per i quali magari rinvio alla discussione in sede parlamentare del piano poliennale che, come Ministro dei trasporti, ho già presentato al Parlamento non posso che richiamare appunto il piano poliennale di sviluppo, presentato nell'ottobre del 1976 alla Camera dei deputati e che è in corso di esame presso la 10^a Commissione, ben lieto di poter. non dico ripetere in questo ramo del Parlamento una analoga discussione, ma di poter integrare, sulla linea appunto di tale discussione, alcuni punti particolarmente interessanti. Mi sono impegnato, nell'altro ramo del Parlamento, ad esporre in questa settimana il pensiero del Governo sul piano poliennale dopo la relazione conclusiva svolta dall'onorevole Libertini.

A conclusione di tale esame e secondo le direttive che ne emergeranno, il Governo potrà presentare un provvedimento inteso al finanziamento di un piano integrativo degli interventi straordinari del cosiddetto PIS (piano di interventi straordinari 1975-1979), per il quinquennio 1979-1983, valutabile in circa 5.000 miliardi, che, non soltanto per sistematica, ma, considerando l'impostazione del Governo che pensa di presentare entro poco tempo un piano triennale di sostegno della situazione economica e possibilmente del suo sviluppo, dovrà essere ristruturato da quinquennale e triennale.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, con gli elementi in mio possesso, ritengo di aver contribuito — non di aver dato una risposta — alla ricerca accorata sul piano umano e sul piano della responsabilità delle cause che hanno provocato questo disastro e anche di aver dato una certa risposta in termini politici in modo che questi drammi della nostra comunità abbiano definitivamente a scomparire.

PRESIDENTE. Chiedo se, in presenza dell'ordine del giorno n. 2, i senatori firmatari della mozione intendono mantenenla.

CARRI. No, signor Presidente, ci riconosciamo nell'ordine del giorno comune,

27 APRILE 1978

alla stesura del quale hanno dato un valido contributo gli altri colleghi, in particolare il collega Bausi.

PRESIDENTE. Invito il Governo ad esprimere il parere sull'ordine del giorno.

COLOMBO, ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile. Mi pare che si sia registrata una notevole convergenza. Evidentemente, per quanto riguarda gli impegni di natura economica, essi hanno una loro proiezione nel tempo e, quindi, sotto questo aspetto e in questa luce, li posso accettare.

CARRI. Si cerchi di fare in modo che possano essere accelerati anche i tempi.

COLOMBO, ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile. Ritengo di poter rispondere affermativamente, anche se le scelte sono di natura molto impegnativa. Quando si fa riferimento al potenziamento o alla ricostruzione di certi tratti di linee, l'accetto come suggerimento e come indicazione, ma vorrei dire che un potenziamento o una nuova linea ferroviaria non si possono decidere con un ordine del giorno.

Tutta questa problematica ha formato oggetto del piano poliennale, presentato dal Governo, con le sue luci e con le sue ombre, e, quindi, in quella sede troverà la sanzione sul piano generale. In questa sede devo dire che non vi sono differenziazioni sostanziali: sono degli stimoli, delle indicazioni sui quali concordo.

PRESIDENTE. Udite le dichiarazioni del Governo i presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno?

BAUSI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BAUSI. Signor Presidente, sono uno dei firmatari dell'ordine del giorno ma non intendo impegnare nessuno. Mi sembra di avere inteso questo: la sostanza dell'ordine del giorno, nelle sue linee fondamentali e significative in quanto riferite all'episodio sul quale ci siamo qui trattenuti questa sera, è accettata dal Governo. Mi rendo conto però che mon potremmo responsabilmente avere una adesione incondizionata in relazione ad alcuni particolari (se ben ricordo al n. 6) che prevedono anche impegni di spesa. Quello che mi preme è avere conferma che le linee generali come tali sono accettate con particolare riguardo per quanto è strettamente collegato all'episodio tragico del 15 aprile. In questo senso sono disposto a non insistere per la votazione dell'ordine del giorno.

SGHERRI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SGHERRI. Signor Presidente, ho avuto l'impressione dalla risposta del signor Ministro che egli, pur accettando l'ordine del giorno, per quanto riguarda la ricostruzione e l'ammodernamento di alcune linee ferroviarie faccia — e vorrei sbagliarmi — una certa riserva o comunque assuma un atteggiamento eccessivamente prudenziale. Io vorrei ricordare, signor Ministro, che in primo luogo si tratta di spese estremamente modeste anche nel quadro generale dei modesti stanziamenti delle ferrovie: in secondo luogo vorrei richiamare a me stesso che se queste linee ferroviarie vi fossero state e fossero state efficienti con l'utilizzazione più razionale di tutta la rete ferroviaria...

PRESIDENTE. Scusi, senatore Sgherri, mi consenta: io devo prima rivolgerle una domanda formale; poi lei potrà eventualmente fare una dichiarazione di voto sull'ordine del giorno. Io vorrei sapere se lei si considera soddisfatto o no della dichiarazione del Ministro e se lei mantiene o no l'ordine del giorno.

SGHERRI. Io lo mantengo.

PRESIDENTE. Allora lei può avere la parola per dichiarazione di voto. Lei può continuare, solo che formalmente la sua

Assemblea - Resoconto stenografico

27 APRILE 1978

diventa una dichiarazione di voto. Infatti l'ordine del giorno, essendo mantenuto da un presentatore, verrà posto in votazione.

SGHERRI. La ringrazio. Dicevo che se queste reti secondarie (la Faentina, la Pontremolese, la Porrettana), fossero state efficienti, signor Ministro, si sarebbero forse potuti evitare incidenti come quelli che sono avvenuti. C'è anche da considerare il ruolo che svolgono queste reti ferroviarie per lo sviluppo economico e sociale di intere zone che investono più regioni. Attraverso queste reti, oltre ad ottenere un alleggerimento del traffico, si risolvono anche problemi umani e sociali che riguardano migliaia di pendolari e di studenti che più volte, ripetutamente, hanno manifestato, con una serie di iniziative concordate fra tutti i partiti e le forze istituzionali, l'esigenza che questi problemi venissero risolti.

Signor Ministro, come lei sa, queste reti secondarie sono previste nel piano pluriennale; dai precedenti ministri dei trasporti è stato ripetutamente assunto l'impegno per la soluzione dei problemi di queste reti minori. Questo ordine del giorno risponde alla esigenza di sollecitare la sensibilità del Governo e — mi consenta — anche la sua prontezza, per evitare il rinvio alle calende greche del problema, rifugiandosi dietro la miseria di stanziamenti, che non ha ragion d'essere di fronte all'importanza di queste reti e anche alla modestia della spesa. Bisogna dunque dimostrare sensibilità umana rispetto ad istanze politiche e sociali espresse da regioni e da intere categorie di cittadini che sollecitano la rapida soluzione di questi problemi.

FINESSI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FINESSI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, intendo ribadire quanto affermato dal senatore Fabbri, che puntualmente ha confermato la posizione del Gruppo socialista in merito ai problemi che vengono indicati sotto il titolo generale della difesa del suolo. Purtroppo ci troviamo a dover discutere dell'argomento in seguito a un evento di eccezionale gravità: 47 sono le vittime, più di 100 i feriti. Peraltro, come nelle circostanze precedenti per fatti calamitosi, diviene quasi di prammatica esprimere il sentimento di mestizia per le vittime e di solidarietà per i feriti; sempre puntuali si ripetono le dichiarazioni di impegni a breve e a lungo termine. Ma poi i trasconsi dimostrano che alle parole non hanno finora fatto seguito i fatti o almeno quei fatti significativi che potevano concorrere a prevenire questi disastri.

Vorrei che questa fosse la volta buona: sarebbe davvero un modo nuovo per rendere omaggio alle vittime e per assolvere un dovere non più procrastinabile. Ho ascoltate con molta attenzione l'onorevole Ministro, il quale, nel dar conto della dinamica del fatto che si è verificato sulla Bologna-Firenze, ha sostenuto, nel contesto generale della sua esposizione, che questi problemi vanno affrontati nel loro complesso, che essi meritano stanziamenti capaci di non fermare un'opera a metà e che non ci si deve limitare a riparare i danni provocati dalle calamità.

Se queste dichiarazioni danno conto del senso preciso di quanto stiamo discutendo, devo sottolineare però, con un rilievo bonario ma sincero, una contraddizione, una sorta di reticenza dell'onorevole Ministro, nel dichiarare l'accettazione del Governo dell'ordine del giorno, per quanto riguarda il punto 6 che va in una direzione tendente a prevenire i disastri, e non solo ripararli quando si sono verificati.

Peraltro, questa Assemblea già si pronunciò con un ordine del giorno votato all'unanimità dai senatori e accettato dal Governo sui problemi generali del riassetto idrogeologico che hanno o dovrebbero avere uno sbocco, inserendo nel calendario dei lavori il disegno di legge n. 1104, per avviare finalmente il discorso di un piano decennale per la difesa del suolo, valendoci degli studi in nostro possesso e aggiornandoli. Sappiamo che la Commissione De Marchi, che ha svolto un lavoro pregevole, si è fermata non

256° SEDUTA

ASSEMBLEA - RESOCON TO STENOGRAFICO

27 APRILE 1978

potendo completare la sua opera mettendo nel conto generale dei problemi della difesa il grave fenomeno delle erosioni delle coste italiane che sta diventando uno dei grossi temi che non possiamo più trascurare.

Quindi la nostra disponibilità ad aderire all'ordine del giorno presentato è piena e totale ma avremmo preferito che il Governo l'avesse accolto con calore, se non altro per ribadire ancora una volta in Parlamento uno stimolo che deve sortire quel risultato che è nell'animo e nelle aspettative non solo nostre ma di tutto il paese.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno n. 2. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Convalida di elezioni a senatore

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari ha comunicato che, nella seduta del 27 aprile 1978, ha verificato non essere contestabili le elezioni dei seguenti senatori e, concorrendo negli eletti le qualità richieste dalla legge, le ha dichiarate valide:

per la Regione Campania: Paolo Barbi, Giuseppe Basadonna, Francesco Paolo Bonifacio, Gerardo Chiaromonte, Pietro Colella, Salverino De Vito, Gaetano Di Marino, Carlo Fermariello, Giovanni Gatti, Franco Alfredo Grassini, Antonio Guarino, Michele Iannarone, Francesco Lugnano, Nicola Mancino, Peppino Manente Comunale, Domenico Manno, Aldo Masullo, Antonio Mola, Biagio Pinto, Cristoforo Ricci, Giosi Roccamonte, Luciano Rufino, Giuseppe Santonastaso, Vincenzo Sparano, Alfonso Tanga, Pietro Valenza, Mario Giorgio Antonio Valiante, Mario Vignola, Antonio Vitale;

per la Regione Calabria: Francesco Franco, Antonino Francesco Saverio Murmura, Umile Francesco Peluso, Carlo Romei, Antonino Senese, Mario Sestito, Francesco Smurra, Elio Tiriolo, Luigi Tropeano, Giuseppe Vitale, Sisinio Zito; per la Regione Sicilia: Oscar Andò, Giuseppe Avellone, Paolo Bevilacqua, Uberto Bonino, Vincenzo Carollo, Giuseppe Cerami, Giuseppe Ciresi, Giovanni Silvestro Coco, Francesco Di Nicola, Luigi Genovese, Vito Vladimiro Giacalone, Giovanni Giudice, Aldo Renato Guttuso, Antonino La Russa, Emanuele Macaluso, Pietro Maccarrone, Simona Mafai De Pasquale, Antonino Occhipinti, Antonio Pecoraro, Biagio Pecorino, Domenico Peritore, Antonino Piscitello, Antonino Rizzo, Carmelo Santalco, Mario Scelba, Domenico Segreto.

Do atto alla Giunta di questa sua comunicazione e dichiaro convalidate tali elezioni.

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

BALBO, segretario:

PISCITELLO, GIACALONE, MAFAI DE PASQUALE Simona, MACCARRONE, FEDERICI, MINGOZZI, OTTAVIANI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere con quali provvedimenti il Governo intenda intervenire in favore dei comuni e delle popolazioni del messinese colpiti da evento sismico il 16 aprile 1978.

Gli interroganti sollecitano un tempestivo intervento che assicuri — con la maggiore snellezza burocratica nelle procedure ed il più ampio decentramento di poteri alla competenza delle autonomie locali — la rapida riparazione e ricostruzione degli edifici pubblici e privati investiti dal sisma.

(3 - 00955)

SIGNORI. — Al Ministro della difesa. — Per sapere se è a conoscenza:

che presso i reparti aviazione leggera dell'Esercito è in via di rinnovamento la linea di volo, con la sostituzione degli aerei « L - 21 - B » con i « 1019 » prodotti dalla « SIAI-Marchetti »;

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

27 APRILE 1978

che tale tipo di velivolo, studiato e prodotto da un'industria aeronautica nazionale, utilizza come gruppo propulsore un motore a turbina di produzione americana che presenta difetti tecnici tali da non consentirgli di volare in sicurezza, tanto che gli esemplari attualmente esistenti giacciono inutilizzati presso i vari reparti, per cui l'attività operativa ne risulta completamente bloccata, con notevole danno sotto l'aspetto economico ed operativo.

Ciò premesso, l'interrogante chiede di conoscere, dinanzi ad un fatto così grave:

- 1) a quanto ammonta il costo totale della commessa relativa al tipo di velivolo in questione;
- 2) perchè non si è ritenuto necessario, prima dell'acquisto, valutare a fondo il grado di affidabilità del motore di detto tipo di velivolo;
- 3) quali provvedimenti si intendono assumere per ovviare a tale stato di cose e per accertare le eventuali responsabilità.

(3 - 00956)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

ROMEI. — Al Ministro dei trasporti. — (Già 3-00603).

(4 - 01839)

ROMAGNOLI CARETTONI Tullia. — Al Presidente del Consiglio dei ministri. — (Già 3-00835).

(4 - 01840)

DE SIMONE, MAFFIOLETTI. — Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste. — Per conoscere:

quali intendimenti abbia il Ministro per definire con chiarezza l'impiego del Corpo forestale dello Stato in sede regionale, secondo le norme del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 (382/75) del 24 luglio 1977;

se il Governo voglia salvaguardare il carattere civile e le qualità professionali del Corpo forestale;

quando si intenda espletare il concorso per la copertura di 340 posti circa vacanti nell'organico del Corpo forestale e come si intenda utilizzare la legge n. 285 riguardante l'occupazione giovanile.

(4 - 01841)

SPARANO, DI MARINO. — Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale. — Premesso:

che dal 21 al 23 aprile 1976, nel comune di Sanza (Salerno), centinaia di contadini poveri, braccianti e donne protestarono contro il comportamento, ritenuto non corretto, del titolare del locale Ufficio del lavoro e della massima occupazione, signor Arenaro Paolo Antonio, il quale, dopo il voto del 15 giugno 1975, avviò nella Piana dei Sele (Salerno) per la raccolta delle fragole e delle olive solo una ventina di lavoratrici, a fronte delle circa 200 che abitualmente venivano avviate negli anni precedenti;

che tale improvvisa flessione numerica venne interpretata dai braccianti, dai contadini poveri e dalle donne come una punizione per il voto del 15 giugno 1975, forse non gradito dal collocatore comunale, il quale determinò in tal modo tensione ed esasperazione che sfociarono nella presenza costante per tre giorni, nei locali dell'ULMO di Sanza, di raccoglitrici di fragole e di olive, nell'invio di un ispettore, nell'allontanamento temporaneo del collocatore comunale e nell'accoglimento della richiesta di lavoro delle raccoglitrici che, in numero di circa 200, furono avviate al lavoro il giorno successivo alla protesta;

che procedimento penale pende presso il Tribunale di Sala Consilina (Salerno) contro centinaia di contadini:

che lo stesso funzionario, per l'allontanamento del quale ha firmato una petizione la stragrande maggioranza della popolazione lavoratrice del comune, è stato reintegrato nel proprio ufficio, rinnovando in tal modo tensioni che vanno evitate,

si chiede di sapere:

- 1) se sono state accertate responsabilità in ordine ai fatti citati nella premessa;
- 2) se l'esito dell'ispezione è stato trasmesso alla Magistratura al fine di contribuire a far piena luce sui fatti e sulle cause,

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

27 APRILE 1978

onde avere un pronunciamento che non sia di condanna per chi vuole lavorare;

3) quali iniziative intende promuovere il Ministro per completare l'indagine ed accertare se il collocatore, come previsto dalla legge del 30 maggio 1970, n. 300, articolo 35, (statuto dei diritti dei lavoratori), convoca periodicamente la Commissione comunale di avviamento al lavoro, formula la graduatoria, la espone al pubblico e l'aggiorna periodicamente.

(4 - 01842)

Interrogazioni da svolgere in Commissione

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 147 del Regolamento, l'interrogazione n. 3-00788 del senatore Pinto sarà svolta presso la 7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti, ricerca scientifica, spettacolo e sport).

Ordine del giorno per la seduta di venerdì 28 aprile 1978

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, venerdì 28 aprile, alle ore 10, con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione del disegno di legge:

Ratifica ed esecuzione della Convenzione di Berna per la protezione delle opere letterarie ed artistiche, firmata il 9 settembre 1886, completata a Parigi il 4 maggio 1896, riveduta a Berlino il 13 novembre 1908, completata a Berna il 20 marzo 1914, riveduta a Roma il 2 giugno 1928, a Bruxelles il 26 giugno 1948, a Stoccolma il 14 luglio 1967 e a Parigi il 24 luglio 1971, con Allegato (Approvato dalla Camera dei deputati). (949)

II. Interpellanza.

III. Interrogazioni.

Interpellanza all'ordine del giorno:

LUZZATO CARPI. — Al Ministro del tesoro. — Premesso che, ai fini e per gli effetti deila legge 22 giugno 1950, n. 445, sono stati costituiti: il 23 luglio 1973 il Mediocredito regionale della Calabria, il 5 dicembre 1974 il Mediocredito regionale della Basilicata, il 20 settembre 1975 il Mediocredito regionale dell'Abruzzo, il 16 settembre 1976 il Mediocredito regionale della Puglia;

considerata l'importanza che, ai fini dello sviluppo economico delle singole regioni, esplicano tali istituti;

tenuto presente che il CIPE ha espresso parere favorevolle, nella riunione del 31 maggio 1977, nell'approvare il programma quinquennale per il Mezzogiorno,

l'interpellante chiede di conoscere gli orientamenti del Ministro in merito alla funzione dei Mediocrediti regionali e altresì che vengano chiariti i motivi che hanno sino ad oggi ostacolato la concessione della autorizzazione ad operare agli Istituti citati in premessa.

(2 - 00147)

Interrogazioni all'ordine del giorno:

TODINI. — Al Ministro del tesoro. — Per conoscere se giudica corretta la decisione del Banco di Roma di far pubblicare a pagamento e con grande evidenza grafica sui quotidiani italiani il testo di una diffida contro presunti propalatori di notizie false che sarebbero state diffuse nei giorni scorsi sull'andamento d'esercizio dell'istituto. Il Banco di Roma ha minacciato di riservarsi di agire sotto comminatoria delle sanzioni previste dal combinato disposto dell'articolo 98 della legge bancaria e dell'articolo 501 del codice penale.

Va rilevato:

1) che le notizie alle quali gli amministratori dell'istituto si riferiscono riguardano l'andamento della gestione nel contesto di operazioni da cui sono derivate gravissime decisioni in sede giudiziaria, decisioni delle quali la stampa ha dato ampia notizia;

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

27 APRILE 1978

- 2) che le perdite alle quali la stampa si è riferita riguardano operazioni criticate anche in sede IRI e alle quali vanno aggiunte altre inquietanti vicende, come la questione dei « fondi privati » emersa nel 1976 e quella degli illeciti valutari alla frontiera svizzera, illeciti smentiti dall'istituto ma che sono stati fatti oggetto di ammende in particolare a carico della sede di Como;
- 3) che l'intero contesto delle vicende che riguardano il Banco di Roma non si riferisce all'andamento della gestione, ma alla disinvoltura con cui sono stati condotti determinati affari da cui l'immagine dell'istituto è uscita fortemente danneggiata, non certo per colpa della stampa.

In queste condizioni, l'interrogante chiede di sapere se sia tollerabile la strategia della diffida messa in atto dal consiglio di amministrazione dell'Istituto allo scopo di impedire il libero esercizio dell'informazione e della critica nei confronti di un organismo i cui amministratori nulla hanno fatto per garantire la tutela di una immagine al di sopra dei sospetti e di una gestione chiara e trasparente.

(3 - 00803)

LUZZATO CARPI. — Al Ministro del tesoro. — Premesso che la Zecca di Stato avrebbe prodotto ed immesso in circolazione, nell'ultima quindicina del mese di dicembre 1977, 16 milioni di monete metalliche da lire 200 recanti il millesimo 1977 e che attualmente la produzione di dette monete continua con il millesimo 1978, l'interrogante chiede di conoscere:

- 1) chi ha disposto, e con quali motivazioni, l'immissione in circolazione alla fiine di dicembre delle monete da lire 200, con una decisione per lo meno improvvida e desueta:
- 2) se il Ministro è informato del fatto che ciò ha determinato, come era ovvio, una tesaurizzazione selvaggia ed una indegna speculazione pari a quella dirompente sui famigerati « miniassegni », che allo stato attuale dei fatti sembrerebbe altresì avallata dal tacito consenso delle autorità monetarie, per cui l'interrogante chiede se il Mi-

nistro intende promuovere un'inchiesta al fine di verificare se quanto segnalato non abbia travalicato i confini del codice penale;

- 3) se risponde al vero che il consiglio di fabbrica della Zecca avrebbe posto all'attenzione della dirigenza, sin dal mese di novembre 1977, la necessità di iniziare la produzione di dette monete, senza ottenere risposta alcuna;
- 4) quali provvedimenti urgenti il Ministro intende adottare per immettere in circolazione altre monete da lire 200 recanti il millesimo 1977, onde eliminare la speculazione cui dianzi si faceva cenno, e se non intende impostare con immediatezza da coniazione delle monete metalliche da lire 300 in considerazione del fatto che per quelle da lire 200 ci sono voluti ben due anni per superare le pastoie burocratiche;
- 5) se, infine, non si ritiene opportuno disporre che le banche cessino totalmente la emissione dei « miniassegni », stabilendo contestualmente un termine temporale ravvicinato per la cessazione della loro validità.

(3 - 00885)

ZITO. — Al Ministro dei trasporti. — Premesso:

che sono stati quasi completati i lavori di sbancamento e di sistemazione dell'area su cui dovrà sorgere l'Officina grandi riparazioni di Saline Joniche:

che durante tali lavori nulla è emerso circa la possibile inidoneità dei terreni interessati;

che, dopo le manifestazioni di instabilità che si sono verificate nella zona, e che hanno interessato lo stabilimento della « Liquichimica-Biosintesi », sono stati eseguiti appositi sopralluoghi — come risulta dalla risposta che il Ministro del tempo ha dato ad una precedente interrogazione dello scrivente — i quali hanno rivelato che la frattura è sostanzialmente fuori dall'area ferroviaria;

che detta valutazione è stata confermata dalla visita che alcuni consiglieri di amministrazione dell'azienda hanno compiuto il 7 ottobre 1977;

che le Ferrovie dello Stato hanno, di conseguenza, provveduto ad apportare al

27 APRILE 1978

progetto alcune modifiche marginali, le quali dovrebbero comportare solo un rinvio di qualche tempo della gara di appalto per la costruzione delle opere civili, originariamente prevista per l'estate o l'autunno 1977,

l'interrogante chiede di sapere:

quali fatti nuovi giustificano l'incarico affidato ad un consulente esterno di procedere a nuove rilevazioni, con il conseguente fermo dei lavori;

entro quali termini il suddetto consulente deve presentare le sue conclusioni;

come si giustifica la proposta di stornare i 20 miliardi di lire destinati all'Officina di Saline verso la costruzione di materiale rotabile, attesa anche l'imminenza della presentazione al Parlamento del piano integrativo;

se il Ministro non ritiene che la suddetta proposta possa far apparire in una luce diversa l'esperimentazione di ulteriori indagini su Saline;

se non ritiene, inoltre, che la suddetta proposta non sia dunque, tenuto conto dei fatti, talmente incauta da poter apparire provocatoria agli occhi di una opinione pubblica molto reattiva, e non a torto, su tali questioni;

se non ritiene, infine, che, nell'attuale situazione di gravissima e quasi disperata crisi del Meridione, e della Calabria in particolare, l'Azienda ferroviaria non debba orientare anch'essa la propria attività in direzione di un forte e coerente impegno meridionalistico.

(3 - 00859)

CARRI, MOLA, PISCITELLO, OTTAVIA-NI, ZICCARDI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere:

a) se corrispondano al vero le notizie di stampa secondo le quali la CIT (Compagnia italiana turismo), delle Ferrovie dello Stato, nel 1976 avrebbe accusato un *deficit* irreale di soli 23 milioni che sarebbe in realtà di 3 miliardi e 700 milioni e quali provvedimenti siano stati adottati per appurare la verità dei fatti;

b) i motivi per i quali il consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato non è mai stato investito dei problemi della Com-

pagnia (attività, nomine alta dirigenza, controlli, eccetera) salvo la richiesta di ripianamento dei *deficit* di bilancio, malgrado una parte dei consiglieri ne abbia più volte fatta esplicita richiesta;

- c) quali siano le iniziative allo studio per la riorganizzazione e ristrutturazione della CIT in modo da salvaguardarne e qualificarne l'attività assicurando l'occupazione dei dipendenti;
- d) quali iniziative il Governo intenda adottare per la unificazione di tutte le attività dello Stato nel settore della formazione turistica secondo gli indirizzi espressi dalla recente conferenza nazionale sul turismo e il ruolo che si intende fare assolvere in tal senso alla CIT.

(3 - 00883)

MANENTE COMUNALE. — Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste. — Premesso:

che il 10 maggio 1977 una violenta grandinata si è abbattuta in agro del comune di Castellabate, in provincia di Salerno, distruggendo le colture primaverili estive, ivi comprese le vigne appena in fiore;

che la gravità dei danni è stata segnalata agli organi regionali e provinciali;

che il disastro si è abbattuto sulle zone già investite da eventi calamitosi con smottamenti e frane.

si chiede di conoscere se il Ministero non ritiene di emanare apposito decreto di calamità naturale per andare incontro alle esigenze degli agricoltori che sono rimasti privi di ogni beneficio derivante dagli sforzi e dal lavoro compiuti per rendere produttivi i lavori dei campi.

(3 - 00495)

TODINI. — Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste. — Premesso che negli ambienti dell'UNIRE sono state accolte con soddisfazione le risposte date dal Governo alle interrogazioni comunista e democristiana presentate alla Camera in relazione ad alcune operazioni finanziarie deliberate dall'Unione nel settore immobiliare, si chiede di conoscere se il Ministro ha espletato particolari indagini circa l'acquisto da parte dell'UNIRE

256^a Seduta

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

27 APRILE 1978

di un immobile sito in via Jenner a Roma per l'importo di 2 miliardi e 235 milioni di lire, a fronte di un valore reale che negli ambienti economici della capitale viene stimato intorno al miliardo.

L'interrogante fa presente che la gestione amministrativa ed organizzativa dell'UNIRE si presta a giustificare molte preoccupazioni ed a generare non infondati sospetti, specie in considerazione dei vari giuochi di potere e di affari che tale gestione sembra spesso aver favorito.

L'interrogante chiede altresì di sapere se è vero che per ottenere una l'icenza di apertura di una nuova agenzia ippica occorrono adempimenti formali e non formali che ne portano il costo ad oltre 50 milioni di lire.

Chiede anche di conoscere quali provvedimenti sono stati adottati o si intendono adottare da parte del Ministero competente per impedire il proliferare dei veri e propri monopoli di gestori di sale corse, come nell'ambiente ippico si afferma sia ormai avvenuto.

Stando così le cose, l'interrogante chiede al Ministro provvedimenti energici specialmente in relazione « all'affare » dell'acquisto dell'immobile di via Jenner, per il quale chiede opportuni e seri accertamenti tecnici.

(3 - 00735)

SCHIANO, CERVONE, MEZZAPESA, BORGHI, D'AMICO, TRIFOGLI. — Al Ministro della pubblica istruzione. — Per conoscere:

se corrisponda a verità quanto pubbli cato a pagina 8 del « Giornale Nuovo » di

giovedì 13 ottobre 1977, relativamente allo svolgimento dell'esame di analisi matematica ed all'intimidazione subita da due docenti della facoltà di architettura dell'Università di Milano:

qualora la notizia corrisponda a verità, quali provvedimenti il Ministro intenda assumere per annullare gli esami irregolarmente svolti, per impedire che tali comportamenti di alcuni studenti si ripetano e per garantire, in ogni caso, la libertà di giudizio delle commissioni esaminatrici, mancando la quale è del tutto inutile pensare ad una maggiore serietà degli studi e perfino ad una riforma dell'Università.

(3 - 00718)

ROMEO. — Al Ministro della pubblica istruzione. — Premesso che, ad oltre due mesi dall'apertura dell'anno scolastico, la situazione determinatasi negli ITIS « A. Righi » e « Pacinotti » e IPIAS « Archimede » di Taranto tende ad aggravarsi, l'interrogante chiede di sapere come il Ministro intende risolvere, attraverso un rapporto democratico, i problemi posti da studenti, docenti e genitori.

(3 - 00950)

La seduta è tolta (ore 19,40).

Dott. PAOLO NALDINI Consigliere vicario del Servizio dei resoconti parlamentari