

Sullo stesso argomento vi è un'altra interrogazione, presentata dall'onorevole Agostinone.

Ve ne è anche una dell'onorevole Larussa sullo stesso argomento, ma l'onorevole Larussa non è presente.

Do lettura frattanto della interrogazione dell'onorevole Agostinone, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere le cause e le responsabilità del terribile investimento ferroviario che, in un passaggio a livello, nelle vicinanze di Chieti, ha prodotta la più spaventosa carneficina del genere che si ricordi; per sapere in quale misura abbia immediatamente soccorso le numerosissime famiglie colpite; e per conoscere, infine, quali provvedimenti intenda adottare per evitare in avvenire il frequente ripetersi di così tragici episodi ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere a queste due interrogazioni.

SARDI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Le interrogazioni degli onorevoli Morisani ed Agostinone contengono una questione generica e una questione specifica.

In riguardo alla questione generale, cioè quella della opportunità o meno della abolizione del servizio di guardia in alcuni passaggi a livello, ricordo che il decreto-legge 7 novembre 1920, n. 608, fu determinato dalla necessità di provvedimenti intesi a conseguire economie per l'erario dello Stato.

Certo il Governo non volle conseguire tali economie a costo di vite umane. E quindi stabilì tassativamente nell'articolo 1 del decreto stesso quali dovevano essere i requisiti dei passaggi a livello perchè potessero venir lasciati aperti e incustoditi. E cioè, riferendosi a quanto era stato fatto in altri Paesi, dispose che fossero lasciati aperti e incustoditi i passaggi a livello che presentavano da entrambi i lati visuale libera in relazione alla velocità dei treni e alla intensità del transito sulle strade ordinarie; e muniti, i passaggi al livello, di speciali cartelli con indicatori ben visibili anche a grande distanza.

Effettivamente furono conseguite delle rilevanti economie, perchè dei 16,610 passaggi a livello delle nostre ferrovie seimilaquattrocento furono resi aperti ed incustoditi, muniti di indicatori fissi. Per altri passaggi a livello si misero delle aste manovrate a distanza.

Insomma questo provvedimento fece conseguire all'Amministrazione delle ferrovie

dello Stato una economia di circa cinquanta milioni.

Avvennero degli incidenti luttuosi.

Questi incidenti però, è da rilevare, numerosi nei primi tempi della applicazione della riforma, vennero diminuendo di numero di mano in mano che il pubblico veniva acquistando la necessaria sensibilità nell'attraversare i passaggi a livello e usando la doverosa prudenza del caso.

L'amministrazione delle Ferrovie non ha tralasciato di seguire gli studi che sono fatti tanto all'estero quanto in Italia, per apportare tutti i miglioramenti atti ad assicurare l'incolumità pubblica. E così sono stati studiati dei tipi di segnalatori speciali per le linee a doppio binario; sono stati studiati dei tipi di segnalatori che saranno apposti sulle macchine che percorrono linee di località dominate da nebbie forti ed intense; sono stati studiati speciali apparecchi che si chiamano, cuttleguard, ossia dispositivi per i passaggi a livello aperti, atti ad impedire il transito attraverso le linee del bestiame grosso in libertà.

Alcuni di questi apparecchi sono già stati messi in prova ed hanno dato buon rendimento.

Quindi, l'amministrazione ferroviaria si occupa di migliorare tali sistemi, ma non può assolutamente revocare la disposizione già data. Nè si può dire ch'essa vada incontro ad una maggiore responsabilità civile, perchè quando sieno stati rispettati i requisiti di cui all'articolo 1 del Decreto 7 novembre 1920 essa amministrazione non risponde e non deve rispondere civilmente degli incidenti che abbiano a verificarsi.

Quanto poi alle questioni specifiche, cioè ai luttuosi incidenti di cui gli onorevoli interroganti si sono interessati, dirò all'onorevole Morisani che una Commissione appositamente nominata nel giugno dell'anno scorso procedette ad un sopralluogo per accertare le condizioni del passaggio a livello di San Benedetto e constatò che le condizioni erano conformi ai requisiti dell'articolo 1 del decreto-legge; quindi non vi è alcuna responsabilità da parte dell'Amministrazione dello Stato relativamente all'incidente doloroso che avemmo a lamentare. Anzi dall'inchiesta eseguita risultò che il sinistro accadde per imprudenza del conducente della vettura.

Ciò non ostante, posso assicurare l'onorevole interrogante che non solo per la questione generale che ho esposto, ma specificamente per il passaggio a livello di San