RESOCONTO STENOGRAFICO

45.

SEDUTA DI VENERDÌ 13 NOVEMBRE 1987

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ALDO ANIASI

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegni di legge:		Interrogazioni (Svolgimento):	
(Annunzio)	4717	PRESIDENTE	4719, 4720, 4721, 4722, 4723, 4725, 4726
Proposte di legge:		GHINAMI ALESSANDRO, <i>Sottosegretario di</i>	
(Annunzio)	4717	<i>Stato per i trasporti</i>	4719, 4721, 4722, 4724
(Adesione di deputati)	4726	PASCOLAT RENZO (PCI)	4720
(Approvazione in Commissione)	4719	STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE TOMASO	
(Assegnazione a Commissione in sede		(MSI-DN)	4722, 4723
legislativa ai sensi dell'articolo 77		TORCHIO GIUSEPPE (DC)	4725
del regolamento)	4719		
(Assegnazione a Commissione in sede			
referente)	4718	Ordine del giorno della prossima se-	
Interrogazioni e interpellanza:		<i>duta</i>	4727
(Annunzio)	4726		

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1987

La seduta comincia alle 10.

ANGELA FRANCESE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 4 novembre 1987.

(È approvato).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. In data 12 novembre 1987 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

ANSELMINI ed altri: «Legge quadro per la disciplina della formazione delle professioni sanitarie infermieristica, ostetrica e tecnico-sanitaria» (1875);

BIONDI ed altri: «Norme sulla responsabilità civile dei magistrati» (1876);

GASPAROTTO ed altri: «Modifiche agli stati giuridici di cui alle leggi 3 agosto 1961, n. 833, e 18 ottobre 1961, n. 1168, e all'avanzamento dei vicebrigadieri, graduati e militari dell'Arma dei Carabinieri e del Corpo della Guardia di finanza di cui alle leggi 28 marzo 1968, n. 397, e 11 dicembre 1975, n. 627, nonché modifiche alle norme sul matrimonio di alcuni militari e al decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1965, n. 1431» (1877);

CAPECCHI ed altri: «Modifiche ed integrazioni alla legge 15 dicembre 1972, concernente norme per il riconoscimento

della obiezione di coscienza; istituzione del servizio civile sostitutivo del servizio militare di leva. Istituzione dei centri e corpi per la difesa civile» (1878);

NICOTRA ed altri: «Abolizione del soggiorno obbligato, della diffida e abrogazione dell'articolo 82 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393» (1879);

FIORI: «Norme per la concessione di un assegno vitalizio a favore dei combattenti della II guerra mondiale» (1880).

Saranno stampate e distribuite.

Annunzio di disegni di legge.

PRESIDENTE. In data 12 novembre 1987 è stato presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

dal Presidente del Consiglio dei ministri, dal Ministro dell'interno e dal Ministro del lavoro e della previdenza sociale:

«Proroga dei termini per la regolarizzazione dei lavoratori clandestini extracomunitari» (1874).

In data odierna è stato presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

dal Ministro delle finanze:

«Assegnazione all'Amministrazione dei monopoli di Stato di finanziamenti per la

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1987

ristrutturazione della produzione, per la costruzione della Manifattura tabacchi di Lucca e per la corresponsione del premio incentivante di cui all'articolo 4, comma 4, del decreto-legge 19 dicembre 1984, n. 853, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 febbraio 1985, n. 17» (1881).

Saranno stampati e distribuiti.

Assegnazione di proposte di legge a Commissioni in sede referente.

PRESIDENTE. A norma del comma 1 dell'articolo 72 del regolamento, comunico che i seguenti progetti di legge sono deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede referente:

II Commissione (Giustizia):

FIANDROTTI ed altri: «Abrogazione dell'articolo 710 del codice di procedura civile» (67);

GARGANI: «Norme per il reclutamento di uditori giudiziari mediante concorso riservato a candidati in possesso di particolari requisiti» (728) (con parere della V e della XI Commissione);

NICOTRA e BIANCHINI: «Modifiche in tema di delitti dei pubblici ufficiali contro la pubblica amministrazione» (775) (con parere della I Commissione);

FACCHIANO ed altri: «Norme sulla responsabilità del magistrato» (1834) (con parere della I e della V Commissione);

IV Commissione (Difesa):

FINCATO e CRISTONI: «Regolamentazione del servizio civile alternativo al servizio di leva» (567) (con parere della I, della II, della V e della XI Commissione);

RODOTÀ ed altri: «Norme per il riconoscimento dell'obiezione di coscienza» (1203) (con parere della I, della II, della V, della XI e della XII Commissione);

STEGAGNINI ed altri: «Modifiche e interpretazioni autentiche di alcune norme della legge 19 maggio 1986, n. 224, e della

legge 10 maggio 1983, n. 212, concernente il reclutamento, lo stato e l'avanzamento di sottufficiali ed ufficiali delle Forze armate» (1258) (con parere della I, della V e della XI Commissione);

VI Commissione (Finanze):

PIRO: «Norme per assicurare la trasparenza nei rapporti tra banche, istituti e sezioni di credito speciale e clientela» (467) (con parere della II Commissione);

PIRO: «Modifiche degli articoli 40 e 41 del regio decreto-legge 19 ottobre 1938, n. 1933, concernente il regime giuridico e tributario delle lotterie, tombole, pesche e banchi di beneficenza» (474) (con parere della I e della V Commissione);

VII Commissione (Cultura):

AMODEO ed altri: «Nuovo ordinamento dei circhi e dello spettacolo viaggiante» (167) (con parere della I, della II, della III, della V, della VI, della VIII e della X Commissione);

X Commissione (Attività produttive):

LABRIOLA ed altri: «Legge cornice sulle cave e torbiere» (132) (con parere della I, della II, della V, della VI e della VIII Commissione);

XI Commissione (Lavoro):

SPINI: «Norme concernenti il personale insegnante nelle istituzioni scolastiche all'estero» (310) (con parere della III, della V e della VII Commissione);

CALVANESE ed altri: «Norme per semplificare la partecipazione ai pubblici concorsi» (786) (con parere della V e della VI Commissione);

XII Commissione (Affari sociali):

ZANIBONI ed altri: «Disciplina della trasfusione del sangue e dei servizi di immunematologia e trasfusionali» (342) (con parere della I, della II, della V e della VI Commissione);

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1987

XIII Commissione (Agricoltura):

BORTOLANI ed altri: «Tutela della denominazione d'origine del prosciutto di Modena, delimitazione della zona di produzione e caratteristiche del prodotto» (1420) (con parere della II, della X e della XII Commissione).

Approvazione in Commissione.

PRESIDENTE. Comunico che nella riunione di giovedì 12 novembre 1987 della I Commissione permanente (Affari costituzionali), in sede legislativa, è stata approvata la seguente proposta di legge:

ALINOVİ ed altri: «Ricostituzione della Commissione parlamentare sul fenomeno della mafia e sulle altre associazioni criminali similari» (1168).

Assegnazione di una proposta di legge a Commissione in sede legislativa ai sensi dell'articolo 77 del regolamento.

PRESIDENTE. Come la Camera ricorda, nella seduta dell'11 novembre 1987 è stato assegnato alla II Commissione permanente (Giustizia), in sede legislativa, il progetto di legge n. 1741.

Per consentire alla stessa Commissione di procedere all'abbinamento richiesto dall'articolo 77 del regolamento, è quindi assegnata in sede legislativa anche la proposta di legge FERRARI Marte ed altri: «Applicazione dell'articolo 351 del codice di procedura penale, concernente il diritto di astenersi dal testimoniare, nei confronti dei dottori commercialisti, ragionieri e periti commerciali» (985) (con parere della I Commissione), vertente su materia identica a quella contenuta nel progetto di legge sopra indicato.

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

La prima è quella dei deputati Pascolat, Fachin, Schiavi, Gasparotto e Bordon, al ministro dei trasporti «per sapere — considerata la rilevante importanza, nella politica di trasporto e per il ruolo internazionale della regione Friuli-Venezia Giulia, dello scalo ferroviario di Cervignano del Friuli;

considerato inoltre: che la richiesta da parte della ditta appaltatrice Pizzarotti, depositata alla Presidenza dell'ente delle ferrovie, di ulteriori finanziamenti sui cosiddetti atti addizionali attinenti il secondo lotto dei lavori, è all'esame di una commissione nominata dal Consiglio dell'ente delle ferrovie dello Stato, che vaglierà la compatibilità di tale richiesta considerate le basi di partenza fissate dalle convenzioni specifiche:

che la ditta Merlin subappaltatrice della Pizzarotti, ha deciso il licenziamento di gran parte dei lavoratori per il mancato finanziamento sopra ricordato;

preoccupati per i tempi di completamento dello scalo ferroviario che inevitabilmente a fronte di questa situazione non potranno che subire slittamenti —:

se, a conoscenza della sopra ricordata situazione, non intenda fare i passi necessari presso l'ente delle ferrovie per garantire gli elementi necessari di chiarezza per quanto riguarda il flusso dei finanziamenti che sono la condizione perché le maestranze abbiano garantito il posto di lavoro e perché i tempi di questa opera così rilevante per lo sviluppo dei traffici e delle relazioni nazionali e internazionali del Friuli-Venezia Giulia non subiscano gravi rallentamenti». (3-00078)

23 luglio 1987

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

ALESSANDRO GHINAMI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. L'ente ferrovie dello Stato ha fatto sapere che la concessione di prestazioni integrative per la progettazione definitiva, esecutiva e partico-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1987

lareggiata del nuovo scalo di smistamento di Cervignano del Friuli e per la costruzione di parte dell'opera affidata all'impresa Pizzarotti (per un importo di circa 54 miliardi) è stata avviata nel gennaio 1986 con l'approvazione di un primo atto integrativo di circa 17 miliardi.

Con un secondo atto integrativo, predisposto successivamente, sono stati avviati i lavori per altri 12 miliardi: dei 29 miliardi concessi per i lavori complessivamente avviati, fino ad oggi ne sono stati utilizzati circa il 70 per cento. Con una recente delibera del consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato è stata approvata la proposta per l'affidamento al concessionario di un terzo atto integrativo, fino al raggiungimento dell'importo contrattuale originario di circa 55 miliardi, e per un ulteriore affidamento dei lavori compresi nell'oggetto originario di convenzione, fino al raggiungimento di sei quinti dell'importo contrattuale originario, per circa 11 miliardi complessivamente.

Con l'approvazione della suddetta proposta, viene assicurata la continuità dei lavori. Detta situazione è stata già illustrata ai rappresentanti del personale e delle imprese in un incontro tenutosi con i funzionari delle Ferrovie dello Stato nello scorso mese di luglio.

PRESIDENTE. L'onorevole Pascolat ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

RENZO PASCOLAT. Signor Presidente, nel ringraziare l'onorevole sottosegretario per aver voluto dare risposta alla nostra interrogazione — risposta della quale, però, mi dichiaro subito insoddisfatto — vorrei richiamare il quadro dei problemi.

Innanzitutto debbo sottolineare come la situazione evidenziata nella nostra interrogazione non sia mutata dalla data di presentazione dell'interrogazione stessa, che risale all'estate scorsa. Ai circa 50 lavoratori della ditta Merlin, subappaltatrice della ditta Pizzarotti, continua a non essere assicurata l'occupazione. L'attuale organico della ditta Merlin risulta, infatti,

in regime di cassa integrazione; regime che, tra l'altro, andrà a scadenza entro questo mese. Se, dunque, non vi saranno garanzie di finanziamento, da parte delle Ferrovie dello Stato, per la seconda e terza fase di ultimazione dell'opera, si avrà il licenziamento di fatto dei lavoratori. I recenti finanziamenti, cui ha fatto riferimento poc'anzi l'onorevole sottosegretario, deliberati dal consiglio di amministrazione dell'ente delle ferrovie, servono esclusivamente a completare la prima parte della fase in corso.

Va inoltre considerato che le Ferrovie dello Stato, anche in relazione agli andamenti del piano-appalti delle grandi opere, hanno deciso la revisione degli appalti stessi nell'intero paese, con tutto quello che ciò comporta dal punto di vista dei tempi e delle garanzie di finanziamento; non sappiamo, inoltre, come la legge finanziaria recepirà le previsioni del piano generale dei trasporti e perciò le garanzie finanziarie di copertura di questo intervento.

Ciò pone, a nostro parere, in serie difficoltà il quadro di questa opera che tutti ritengono fondamentale per quella politica di internazionalizzazione della economia del Friuli-Venezia Giulia, richiamata nella premessa della nostra interrogazione.

Le popolazioni della regione, gli operatori economici, le forze sindacali e sociali, hanno sempre ritenuto questa opera essenziale a quel disegno che vuole la regione Friuli-Venezia Giulia come area di sviluppo dei traffici ad est e verso il centro Europa; area di sviluppo economico in un quadro di cooperazione internazionale.

Il ripensamento di questi piani da parte delle Ferrovie dello Stato e del Governo non può essere accettato, poichè di fatto, penalizzante per questa opera ed in particolare per questa regione. I costi sociali ed economici, anche rispetto al ruolo di questa area del paese, che deriverebbero da un arresto non definito dell'opera in questione, sarebbero gravissimi e, a nostro parere, assolutamente inaccettabili.

Le risposte al problema, secondo noi,

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1987

dunque, debbono essere diverse e soprattutto più impegnative. Colgo l'occasione, onorevole sottosegretario, per ricordare che, nel piano nazionale dei trasporti, come in quello predisposto dalla regione, Cervignano ed il suo scalo dovrebbero diventare anche un centro intermodale di secondo livello, per assicurare modernità ed efficienza a tutto il sistema dei traffici ad est del paese.

La situazione illustrata poco fa dall'onorevole sottosegretario, invece, non garantisce né il secondo né il primo progetto, cioè la ultimazione delle opere relative allo scalo e all'interporto di Cervignano del Friuli, come grandi opere di valore nazionale di un sistema di trasporti diverso, più moderno ed efficiente.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Staiti di Cuddia delle Chiuse, al ministro dei trasporti, «per sapere — premesso che:

dopo anni d'incuria, la competente amministrazione ha deliberato d'intraprendere i lavori necessari a migliorare la linea ferroviaria Vercelli-Mortara-Pavia;

avvenuta l'esecuzione delle opere sul primo tratto Vercelli-Mortara, è stato disposto per il completamento delle stesse opere sull'altro tratto Mortara-Pavia;

a tale scopo risultava indicato il periodo dal 15 settembre 1985 alla primavera inoltrata del 1986;

il trasporto su strada ferrata, nel frattempo, è stato sospeso e sostituito con un servizio di autopullman;

la scelta del periodo risultava particolarmente infelice; da un lato le condizioni stagionali causano rallentamento e sospensione dei lavori (almeno per i mesi invernali); dall'altro canto, oltre il massimo di difficoltà del servizio trasporto su strada lo stesso periodo comporta l'aggravamento dei disagi per i viaggiatori utenti, lavoratori pendolari e studenti;

pare poi strano che, ad ogni modo, non si sia pensato almeno di ridurre tali difficoltà, col procedere ai lavori, in un

primo tempo, per un tratto più breve, ad esempio, Mortara-Garlasco, e completare l'opera in una terza fase successiva; né pare che il servizio sia stato reso più agevole per il fatto di avere scelto, ad espletare il servizio sostitutivo di autopullman, due imprese di Novara, anziché imprese della provincia di Pavia;

quali iniziative intende porre in essere per venire incontro alle legittime richieste dei viaggiatori» (3-00111).

3 agosto 1987

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

ALESSANDRO GHINAMI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. L'ente ferrovie dello Stato ha fatto sapere che i lavori sulla linea Vercelli-Mortara-Pavia, e precisamente sulla tratta Mortara-Pavia, di 39 chilometri, riguardano l'eliminazione di 87 vetuste travatine metalliche, per un importo complessivo di un miliardo e 254 milioni. Per 12 attraversamenti è necessaria la sostituzione di dette travate con nuovi impianti in cemento armato poggiati sulle vecchie pile e spalle, e per i rimanenti 75 la ricostruzione totale delle opere.

La scelta del tempo per l'esecuzione dei lavori è stata imposta dalla necessità di realizzare le strutture dei nuovi piedritti nel periodo di asciutta delle estese risaie presenti nella zona, che restano allagate, all'incirca, dall'inizio del mese di marzo alla fine del mese di ottobre. Infatti, la maggior parte delle predette opere ha assicurato il deflusso delle acque per tali risaie e per le esigenze agricole in generale.

Proprio per consentire l'esecuzione di tutte le opere nel più breve tempo possibile (novembre-febbraio), l'ente ferrovie dello Stato ha frazionato gli interventi, di notevole impegno, in due appalti sviluppati contemporaneamente; ciò ha reso però inevitabile l'interruzione totale dell'esercizio ferroviario.

Il frazionamento dei lavori per estese più limitate avrebbe richiesto, global-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1987

mente, tempi esecutivi maggiori ed avrebbe prolungato in definitiva i disagi degli utenti.

Si fa presente, comunque, che i lavori alla sede sono stati ultimati il 23 giugno 1986, salvo piccoli lavori accessori e di finitura, e che la linea è stata riaperta al traffico il 1° settembre 1986.

L'ente ferrovie dello Stato ha comunicato, infine, che gli affidamenti agli automezzi sostitutivi a due imprese di Novara sono scaturiti dall'epletamento delle relative gare di appalto a licitazione privata.

PRESIDENTE. L'onorevole Staiti di Cuddia delle Chiuse ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-00111.

TOMASO STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Signor Presidente, signor sottosegretario, la ringrazio per la sua risposta, ma devo fare una notazione. Questa interrogazione giunge in aula con un ritardo che la rende alquanto inattuale: è stata infatti presentata per la prima volta nella precedente legislatura.

Ho preso atto delle precisazioni fornite in questa sede dal sottosegretario; non avevo del resto alcun dubbio circa la necessità di realizzare i lavori sulla tratta in questione. Ciò che aveva colpito gli utenti della suddetta tratta, che è frequentata ogni giorno da un gran numero di pendolari, era il fatto che i lavori fossero concomitanti con la stagione peggiore. Il sottosegretario afferma di aver avuto dall'ente ferrovie dello Stato la notizia che ciò era dipeso dall'esistenza di risaie nella zona considerata. Mi sembra, francamente, che il mese di ottobre sia un'epoca troppo avanzata perché si abbia ancora l'acqua nelle risaie, almeno per quanto ne so io.

Mi risulta inoltre che si sarebbe potuto tranquillamente procedere ai lavori per un tratto più breve, per dare agli utenti la possibilità di sopportare minori inconvenienti. Comunque, dal momento che i lavori sono stati finalmente ultimati, la ma-

teria del contendere si è esaurita per il passare del tempo.

Questo mi induce a sottolineare ancora una volta che il fatto di discutere interrogazioni dopo che sia superata, per il passare del tempo, la materia del contendere, fa perdere qualunque significato a quei documenti del sindacato ispettivo. Desidero farlo rilevare soprattutto alla Presidenza, affinché determinate interrogazioni siano sottoposte tempestivamente all'attenzione della Camera.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Staiti di Cuddia delle Chiuse al ministro dei trasporti, «per conoscere i motivi per i quali i passeggeri dei DC 9 Super 80 dell'Alitalia sono costretti a viaggiare con un sistema di condizionamento tale da assicurare raffred-dori o attacchi di artrosi cervicale; infatti le aperture del sistema di condizionamento, oltre ad essere situate in posizione tale da mirare perfettamente il capo ed il collo del viaggiatore, buttano fuori getti d'aria micidialmente fredda, che tali rimangono per tutto il viaggio nonostante le lagnanze continue dei malcapitati passeggeri» (3-00113).

3 agosto 1987

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

ALESSANDRO GHINAMI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Il sistema di condizionamento degli aerei MD-80, del gruppo Alitalia, non ha subito modifiche rispetto a quello montato su tutti i velivoli di questo tipo costruiti dalla McDonnell Douglas e adottati da varie compagnie aeree; esso viene considerato tra i migliori e più affidabili equipaggiamenti dei moderni aerei di linea.

Qualora venissero apportate modifiche migliorative da parte della casa costruttrice, l'Alitalia ha assicurato che aggiornerà i propri aerei; al momento, tuttavia, il costruttore ha dichiarato che su una flotta di circa 400 aerei non ha avuto alcuna contestazione circa l'affidabilità dei velivoli.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1987

PRESIDENTE. L'onorevole Staiti di Cuddia delle Chiuse ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-00113.

TOMASO STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Signor Presidente, questa, al contrario della precedente, è una interrogazione abbastanza attuale, per due motivi: innanzitutto perché il sistema di condizionamento non è cambiato, ed inoltre perché chi vi parla ha un raffreddore in conseguenza di un viaggio effettuato appunto su un *DC 9 Super 80* dell'Alitalia.

Non mi permetto di contestare le affermazioni del sottosegretario, che derivano sostanzialmente dal comunicato dell'Alitalia e dei costruttori del velivolo. Probabilmente ci troviamo in presenza di una errata interpretazione, da parte dei membri dell'equipaggio, circa il livello di condizionamento da adottare su questi aerei.

È percepibile da chiunque viaggi su un *DC 9 Super 80* dell'Alitalia una lama di aria gelata, che arriva inesorabilmente addosso al passeggero. Questo inconveniente credo possa essere eliminato, ad esempio, alzando o abbassando, a seconda delle circostanze, il livello di condizionamento.

Chi viaggia spesso, come noi, può facilmente constatare le continue lamentele dei passeggeri per il sistema di condizionamento, che procura inconvenienti forse lievi, ma estremamente fastidiosi.

PRESIDENTE. Passiamo alle seguenti interrogazioni, alle quali il Governo ha chiesto di rispondere congiuntamente, dei deputati: Torchio, Zaniboni, Perani, Savio, Gei, Rivera, Noci, Benevelli e Bonfatti, — al ministro dei trasporti. — «per conoscere —

premessi che dall'inizio degli anni '70 è in fase di realizzazione l'elettrificazione della linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova;

il tratto Codogno-Cremona a seguito di cospicui interventi è stato completato;

procedono con straordinaria lentezza i lavori di elettrificazione del secondo tratto Cremona-Mantova con particolare riferimento alle sottostazioni ed alle elettrificazioni delle stazioni di Mantova;

tale situazione di fatto impedisce un rapido collegamento Mantova-Cremona-Milano e la stessa modifica degli orari anche per l'impossibilità di inserire i nuovi materiali rendendo sempre più elevate le proteste dei pendolari della vasta area servita —:

a) quali siano i tempi per la realizzazione dell'intera opera e quali le motivazioni dei continui lamentati ritardi;

b) quali i materiali utilizzati sulla suddetta linea al termine dei lavori di elettrificazione;

c) quali i tempi per l'ammodernamento tecnologico (CTC) della Cremona-Mantova». (3-00316)

14 ottobre 1987

Torchio, Zaniboni, Perani, Bianchini, Duce, Gelpi, Bortolani, Castagnetti Pierluigi, Rosini, Strada, Grilli, Ferrari Bruno, Savio, Montanari Fornari, Mainardi Fava, Gei, Bonetti, Noci e Borri, al ministro dei trasporti, «per conoscere — premesso che

da tempo i lavori del nuovo ponte ferroviario sul fiume Po sulla linea Cremona-Castelvetto-Piacenza sono in corso; gli enti locali cremonesi e piacentini hanno richiesto il raddoppio dei binari della linea stessa nel tratto Castelvetto (Piacenza)-Cremona-Olmeneta in quanto tratto comune a due linee destinate ad assumere valenza di itinerario di accesso alla Pontremolese e al collegamento Genova-piacenza-Cremona-Brennero e porti tirrenici-acciaierie bresciane nel costruendo itinerario Spluga-Treviglio-Cremona-Tirreno. Da tutto quanto descritto emerge la necessità di realizzare la nuova opera con una adeguata previsione riferita ai livelli di trasporto che verranno a determinarsi in conseguenza dell'attua-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1987

zione della Pontremolese quale itinerario alternativo alla Fidenza-Milano già notoriamente praticata —

se non ritenga di intervenire tempestivamente presso l'ente ferrovie dello Stato perché assicuri il raddoppio della tratta Castelvetro-Piacenza-Cremona-Olmeneta che non presenta gravi problemi logistici né sembra porsi questioni di valutazione dell'impatto ambientale;

se non ritenga di dare informazioni al Parlamento in ordine ai tempi di realizzazione del nuovo ponte ferroviario sul fiume Po nonché sugli adeguamenti tecnologici della tratta Fidenza-Castelvetro Piacentino (CTC e segnalamento);

se non ritenga di assicurare rapidi interventi per l'elettrificazione e l'automazione della linea Cremona-Piacenza secondo un progetto di fattibilità elaborato dalla Direzione compartimentale dell'ente ferrovie dello Stato di Milano nel 1986». (3-00317)

14 ottobre 1987

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

ALESSANDRO GHINAMI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. L'ente ferrovie dello Stato ha fatto presente che è necessaria una attenta programmazione degli interventi che consenta l'armonizzazione dello sviluppo del traffico ferroviario, il miglioramento della produttività e il contenimento delle spese del disavanzo di gestione, tenuto conto delle numerose esigenze che si prospettano per il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria, e delle limitate disponibilità di risorse finanziarie.

In tale contesto, in rapporto ad altre priorità ed esigenze, non troverebbe al momento giustificazione — secondo l'ente ferrovie dello Stato — il raddoppio della tratta Piacenza-Castelvetro-Cremona-Olmeneta, che presenta margini di potenzialità non utilizzata ed è larga-

mente in grado di far fronte a prevedibili incrementi di traffico; lo stesso dicasi per l'elettrificazione della tratta Castelvetro-Piacenza, le cui esigenze possono essere adeguatamente soddisfatte con l'attuale trazione *diesel*, assai più economica di quella elettrica, in presenza di esigui volumi di traffico.

Per quanto attiene ai lavori relativi alla costruzione del nuovo ponte sul Po, sulla linea Cremona-Castelvetro, sono state già ultimate le opere murarie e sono in via di costruzione le occorrenti dodici travate metalliche, delle quali si prevede l'installazione nel corso del 1988. Successivamente, esperiti i necessari collaudi, l'ente ferrovie dello Stato provvederà all'attrezzaggio del nuovo tratto di linea in variante, realizzato per la costruzione del nuovo ponte (cioè armamento, impianti di trazione elettrica, di segnalazione, eccetera); si prevede che l'intervento possa essere completato prima della primavera del 1989.

Con il provvedimento relativo al programma di utilizzo delle somme stanziato dalla legge 12 febbraio 1981, n. 17, fu prevista la centralizzazione dei deviatori estremi e migliorie agli apparati centrali delle stazioni delle linee Fidenza-Castelvetro e Piacenza-Castelvetro. Per altro, per quanto riguarda la linea Fidenza-Castelvetro, essendosi ravvisata l'opportunità di realizzare un completo impianto centralizzato di controllo del traffico, il consiglio d'amministrazione dell'ente ferrovie dello Stato ha approvato recentemente la relativa proposta. Con tale intervento saranno eseguite anche le predisposizioni della stazione di Castelvetro, connesse con la prevista centralizzazione degli scambi estremi della linea Piacenza-Castelvetro alla cui completa attuazione, non rivestente carattere prioritario stante l'esiguità del traffico e delle disponibilità finanziarie, si procederà in un secondo tempo.

Per quanto concerne i lavori per l'elettrificazione della linea Cremona-Mantova, l'ente ferrovie dello Stato ha fatto sapere che sono in avanzato corso di esecuzione, tanto per gli impianti di linea

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1987

quanto per le sottostazioni elettriche di alimentazione. La predetta elettrificazione richiede anche la modifica di alcune pensiline della stazione di Mantova, la cui altezza risultava incompatibile con la sagoma libera richiesta dalla trazione elettrica. L'ente prevede che l'ultimazione dell'insieme dei lavori intervenga in tempo utile per consentire l'attivazione dell'elettrificazione in concomitanza dell'orario estivo 1988.

Per quanto riguarda l'utilizzazione del materiale, si fa presente che, con l'immissione in servizio delle nuove carrozze per servizi a media distanza in corso di costruzione, si procederà alla sostituzione delle composizioni di carrozze di vecchia costruzione nonché di alcune delle composizioni di automotrici AL n. 688, attualmente circolanti sulla linea Codogno-Cremona-Mantova. Una volta completata l'elettrificazione di detta linea, saranno sulla stessa impiegate composizioni di carrozze a media distanza trainate da locomotive elettriche nonché elettromotrici per servizi vicinali, costruite nell'ambito del programma per il rinnovo, il potenziamento e l'innovazione tecnologica del materiale rotabile, dell'importo di lire 3 mila miliardi, approvato con la legge 28 febbraio 1986, n. 41.

Per quanto attiene all'installazione del controllo traffico centralizzato (CTC) sulla linea Cremona-Mantova, si informa che sono in fase di consegna alla ditta aggiudicataria i lavori relativi agli impianti di linea.

L'ente ferrovie dello Stato sta anche definendo l'elaborazione del progetto del posto centrale di telecomando di Cremona, nel quale sarà concentrato il controllo della circolazione di tutte le linee con CTC affluenti sul nodo; progetto che sarà sottoposto, all'inizio del 1988, alle verifiche di conformità agli strumenti urbanistici necessarie per poter provvedere alla presentazione della relativa proposta.

L'ente ferrovie dello Stato prevede che detta proposta possa essere approvata entro la metà del 1988 e che i lavori potranno avere inizio nell'autunno dello

stesso anno, se non sorgeranno imprevisti e difficoltà.

PRESIDENTE. L'onorevole Torchio ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per le sue interrogazioni n. 3-00316 e n. 3-00317.

GIUSEPPE TORCHIO. Signor Presidente, ringrazio l'onorevole sottosegretario per la risposta che ha dato alle richieste presentate da numerosi colleghi dell'area emiliana e lombarda. Ci sembra che, considerate la penuria di mezzi e la scarsità degli investimenti, ci troviamo in una terribile situazione, che perpetua il potenziamento degli assi stradali non sfruttando in termini adeguati gli itinerari, ormai secolari, realizzati. E ciò avviene in un paese in cui spesso si alzano molto forti i richiami a non essere cicale.

In realtà, riscontriamo un indirizzo generale che privilegia spesso il potenziamento autostradale e annulla, dimenticandolo, quello ferroviario. Posso pertanto convenire sulla carenza di mezzi che l'onorevole sottosegretario ha richiamato; tuttavia, i tempi di realizzazione portano talvolta ad una spesa notevolmente superiore al preventivo, per la politica dei piccoli lotti che impedisce di fornire risposte complete.

Nella fattispecie, ritengo che, di fronte ad una direttissima dal Brennero al porto di Genova, sarebbe veramente strano che l'ente ferrovie dello Stato ed il Ministero dei trasporti non pensassero che con qualche investimento per il tratto tra Mantova e Piacenza si avrebbe già, di fatto, una doppia linea.

Un simile intento si innesta in un più grande disegno, quello del «progetto Europa», che tende a dare ossigeno al porto di Genova, le cui difficoltà, note a tutti, derivano anche dalla mancanza di una seria impostazione. Quella portata avanti in questi anni a Genova dalla compagnia portuale sembra quasi una politica da *karakiri!*

La nostra non è quindi una impostazione di natura campanilistica, ma una

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1987

richiesta che riteniamo rappresenti — perché così affermano anche ben nove amministrazioni provinciali interessate alla linea — l'inizio di un discorso per l'avvenire.

Come non ricordare, per esempio, che con il raddoppio del ponte, (circa il quale lei, onorevole sottosegretario, ci ha dato delle garanzie di fattibilità nell'arco di un anno, sebbene per una linea ad un solo binario), ci troviamo su un itinerario di accesso della pontremolese in relazione al quale si è avuto, nel penultimo Consiglio di amministrazione dell'ente ferrovie dello Stato, l'attribuzione di un finanziamento di 360 miliardi per la realizzazione della galleria di Valico?

Su questo punto si innesta un importante discorso per le economie delle province periferiche delle regioni Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Toscana. Lo stesso consiglio comunale di Milano ha recentemente approvato un ordine del giorno nel quale si sollecita un impegno in tal senso.

Ritengo allora che si debba riconsiderare, nell'ambito dell'ente ferrovie dello Stato e del Ministero, l'importanza di questa zona, anche perché, se qui non lo si sa, noi oggi per fare 80 chilometri (tale è la distanza tra la mia città e il capoluogo Milano) impieghiamo un'ora e mezza.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione del deputato Bruno Antonio, al ministro dei trasporti, «per sapere — premesso

che da tre anni sono stati ultimati i lavori di ristrutturazione ed ampliamento dell'aeroporto di Grottaglie (Taranto) con una spesa di circa venti miliardi;

che prima di questi lavori l'aeroporto era funzionante e serviva la città di Taranto che è il più grosso centro industriale del Mezzogiorno;

che il suo mancato funzionamento appesantisce il traffico aereo su Brindisi e Bari e che la maggioranza dei passeggeri dei voli che decollano o atterrano in questi aeroporti provengono o hanno come destinazione Taranto;

che il ministro dei trasporti del secondo Governo Craxi aveva più volte assicurato l'imminente riapertura di tale aeroporto —:

come intende intervenire per risolvere tale problema che dura ormai da parecchi anni creando gravi disagi economici e sociali alla regione Puglia» (3-00190).

21 settembre 1987

Avverto che l'onorevole Bruno Antonio ha fatto sapere che vi rinuncia.

È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Adesione di deputati a proposte di legge.

PRESIDENTE. Comunico che la proposta di legge BASSANINI ed altri: «Norme per il sostegno degli enti e associazioni che perseguono finalità umanitarie, scientifiche, culturali, religiose, politiche, sindacali, di promozione sociale e civile, di salvaguardia dell'ambiente naturale e del patrimonio culturale ed artistico» (36) (annunciata nella seduta del 2 luglio 1987) è stata successivamente sottoscritta anche dal deputato: Ciliberti.

Comunico che la proposta di legge CACCIA ed altri: «Nuove norme sull'obiezione di coscienza al servizio militare» (436) (annunciata nella seduta del 2 luglio 1987) è stata successivamente sottoscritta anche dai deputati: Bianchi e Sanese.

Annuncio di interrogazioni e di una interpellanza.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni e una interpellanza. Sono pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1987

**Ordine del giorno
della prossima seduta.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 16 novembre 1987, alle 17,30:

Interrogazioni.

La seduta termina alle 10,30.

*IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DEI RESOCONTI*

DOTT. MARIO CORSO

*L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
AVV. GIAN FRANCO CIAURRO*

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Resoconti alle 12,30.*

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1987

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZA
ANNUNZIATE**

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

TASSI E BAGHINO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — in relazione all'articolo 18 del R.D. 30 gennaio 1941, n. 12 (ordinamento giudiziario), che sancisce l'incompatibilità di sede per i magistrati per motivi di parentela o affinità con professionisti — se sia noto che i magistrati di Genova dottori Terrire, Pellegrino, De Mattei sono sposati con avvocatessa che esercitano nel foro di Genova; se sia noto che un figlio del giudice Barile sempre in attività a Genova ha due figli avvocati uno dei quali in attività proprio a Genova; se sia noto che anche un figlio del dott. Sciachitano sempre in attività presso il distretto di quella Corte esercita la pratica forense presso un avvocato di Genova; se sia noto che anche il dottor D'Angelo giudice abbia due fratelli avvocati che esercitano l'attività nel foro ove egli è giudice; infine, se sia loro noto che anche il dottor Roberti di Milano sia sposato con l'avvocata Cicciò avvocatessa esercente l'attività nel foro di Milano. (4-02677)

COLOMBINI, CALVANESE, CAPECCHI, MASINI, BARBIERI E TARANTELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che

la *Gazzetta Ufficiale* del 9 ottobre 1987 pubblica il decreto del Presidente del Consiglio: « specifici limiti di altezza per la partecipazione ai concorsi pubblici » in applicazione della legge 13 dicembre 1986, n. 874, recante norme concernenti limiti d'altezza per la partecipazione ai concorsi pubblici;

detto decreto appare in palese contrasto con lo spirito e la lettera della legge che abolisce i limiti di altezza per i concorsi pubblici —:

i criteri che hanno consentito di stabilire non solo l'altezza minima, ma anche quella massima. In effetti, la legge 874/1986 che elimina il criterio dell'altezza nell'ammissione ai concorsi pubblici, consente soltanto — ed in casi eccezionali e solo per mansioni e qualifiche speciali (non per intere categorie) — di fissare quella minima; la volontà del legislatore emerge con tutta evidenza sia dal dibattito che ha preceduto ed accompagnato l'elaborazione della norma, sia dalla sola interpretazione letterale del 2° comma laddove è consentito definire « un limite d'altezza » (e non due) e la misura (e non le misure) di detto limite;

in base a quale principio si è ritenuto possibile violare il 2° comma della legge n. 874/1986 emanando il decreto presidenziale del Consiglio dei ministri n. 411/1987 ben oltre i novanta giorni prescritti dalla legge stessa (scaduti il 20 marzo 1987), e addirittura pubblicato il 9 ottobre scorso. Eppure si trattava di un termine perentorio che si evince anche dalla mera facoltà stabilita dalla norma: « il Presidente del Consiglio dei ministri può stabilire ecc. ... » proprio a garanzia di certezza giuridica sia per i cittadini sia per la pubblica amministrazione;

se non ritenga — questo sì — ancor più discriminante stabilire altezze minime diverse per ufficiali e sottufficiali e militari di truppa per l'Arma dei carabinieri e per il Corpo delle Guardie di finanza;

i motivi che impongono di definire altezze minime e massime per il Corpo dei Vigili del fuoco notoriamente impegnati in situazioni difficili (e non di rappresentanza) nelle quali una minore o maggiore altezza potrebbe semmai agevolare l'impiego;

quali criteri impongano di stabilire limiti di altezza per il Corpo Forestale

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1987

dello Stato, atteso che lo stesso non ha compiti di rappresentanza;

quale fondamento logico e giuridico (le Ferrovie dello Stato hanno assunto una autonomia tendente alla imprenditorialità) presiede l'articolo 6 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, atteso anche la conclamata ricerca di una mobilità orizzontale che viene cancellata - di fatto - da limiti differenziati (160 e 155 cm.);

quale relazione logica si intenda proporre tra l'altezza e le capacità investigative, a proposito dei limiti imposti per l'appartenenza alla Polizia di Stato.

Ed infine, sarebbe opportuno conoscere i pareri espressi dalle organizzazioni sindacali e dalla Commissione Nazionale presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, nonché i motivi che hanno consentito di disattenderli. (4-02678)

TORCHIO, NOCI E STRADA. — *Al Ministro delle poste e telecomunicazioni.* — Per conoscere - premesso che

procede con incredibile ritardo il piano per la realizzazione dei nuovi uffici postali in provincia di Cremona e che le strutture disponibili sono fortemente inadeguate con gli inevitabili disagi avvertiti dal personale e, più in generale, dall'utenza che meriterebbe una maggiore attenzione nella fornitura di un servizio di grande importanza per la collettività;

i sindacati territoriali cremonesi SILULAP-CISL, SILP-CISL, FILPT-CGIL, UIL-POST hanno ripetutamente formulato proposte e trasmesso sollecitazioni in occasione di frequenti eventi criminosi perpetrati a danno degli uffici locali senza per altro constatare a tutt'oggi alcun intervento attuato da parte dell'azienda con il conseguente fallimento dello stesso programma « opere di sicurezza » del corrente anno;

il mancato realizzo delle misure di protezione ed il forte ritardo nella realizzazione di nuovi uffici locali pare sia da

imputarsi alla indisponibilità di fondi da destinare alle opere infrastrutturali, mentre sembrano abbondare le risorse per i « banconi »;

le organizzazioni sindacali hanno rifiutato di partecipare e di presenziare alla compilazione del programma 1988 e si dichiarano indisponibili a sottoscrivere alcun documento per non inficiare una linea di maturità e serietà dimostrata dai lavoratori, in particolar modo da coloro che hanno più volte subito nel corso dell'anno atti criminosi;

è stato proclamato uno stato di agitazione dei postelegrafonici della provincia con rifiuto da parte del personale di operare in uffici plurirapinati e non protetti e che la protesta sarà sospesa solo all'avvenuta assicurazione per iscritto del completo realizzo del programma 1987 -:

quali provvedimenti intenda il Governo adottare per accelerare le procedure e per eventualmente potenziare gli organici del personale tecnico addetto alla stesura e verifica del piano per la realizzazione di nuovi uffici postali nella provincia di Cremona;

se esista una graduatoria di priorità e in quali tempi e con quali mezzi intenda il Governo far fronte agli interventi programmati, sia sul versante dei nuovi uffici postali sia su quello delle opere di sicurezza. (4-02679)

PARLATO. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali, delle poste e telecomunicazioni e dell'industria, commercio ed artigianato.* — Per conoscere - premesso che è stato diffuso nei giorni scorsi il n. 44 di una rivista bimestrale di idee politiche denominata *Libro aperto*; la « rivista » propone idee politiche liberali, e nella veste assai modesta e nelle sue 56 paginette (la dimensione delle quali è infatti abbastanza ridotta) reca le inserzioni del Credito artigiano, del Banco di Sicilia, del Cerved (Società di informatica delle Camere di commercio), dell'Aquater (A-GIP), della Cassa di risparmio di Roma,

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1987

del Banco di Napoli, dell'Editoriale Domus, della Cassa di risparmio di Cuneo, della Banca commerciale italiana, della Pirelli, del Meliorconsorzio (Consorzio nazionale per il credito agrario di miglioramento), della Banca nazionale del lavoro, della CARIPLO, della Montedison, della Lancia (FIAT), dell'Honeywell, della Edilnord, della Martini-Lancia, della Banca nazionale dell'agricoltura, delle grandi reti del gruppo IRI, dell'ENEL, del Credito Emiliano, della Banca Toscana, della Franco Angeli, della Mondadori, della Barilla, e della Cassa di risparmio di Firenze, che occupano quasi il 50 per cento della rivista; se è un piacere constatare di quale disinteressato e remunerato credito vantino le idee liberali, è un dovere comprendere, per quanto riguarda gli inserzionisti pubblici (enti ed aziende statali ed a partecipazione statale) —:

quali siano le procedure per chiedere, ed i criteri seguiti per concedere, il beneficio di tali inserzioni, del quale non godono nella stessa misura o non godono affatto una serie sia di altre pubblicazioni

sia di emittenti televisive private e quindi come tali generali procedure e criteri siano stati e siano applicabili alla fattispecie;

quali regole (chiare, trasparenti, non esclusive, né clientelari), a simiglianza di quanto ha ottenuto *Libro aperto*, e del quale si chiede di conoscere la tiratura ed il numero di copie spedite in abbonamento postale, debbono seguire, per ciascuna delle aziende pubbliche inserzioniste comprese nel più vasto elenco sopra riportato, e periodici ed emittenti private per vendere alle stesse aziende analogo spazio pubblicitario, ripercorrendo la stessa strada seguita da *Libro aperto*.

(4-02680)

TASSI E BAGHINO. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e della difesa.* — Per sapere quale sia l'esito del procedimento penale nei confronti dell'ex colonnello Leca già operante in Liguria, che comportò addirittura l'arresto dell'ex procuratore della Repubblica di Chiavari.

(4-02681)

* * *

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1987

INTERPELLANZA

I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri per i problemi delle aree urbane e dell'interno, per sapere quali provvedimenti e quali urgenti iniziative intendano assumere per far fronte al sempre più grave stato di degrado sociale, economico, culturale e di costume in cui versano le zone periferiche marginali ed emarginanti dei grandi centri urbani. Più in partico-

lare, l'episodio del brutale omicidio di una giovane donna nel quartiere Bovisa di Milano ripropone la necessità che le autorità locali e centrali si attivino e si coordinino per un'opera indifferibile di potenziamento della vigilanza in tali zone e di recupero urbanistico e sociale delle periferie metropolitane, dando vita a tutti gli interventi strutturali e di integrazione sociale che pongano fine allo stato di emarginazione e di alienazione, le cui vittime sono soprattutto le fasce più deboli ed indifese della popolazione.

(2-00136)

« Artioli, Colucci, Milani ».

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1987

abete grafica s.p.a.
Via Prenestina, 683
00155 Roma