SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

163ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 30 SETTEMBRE 1988

Presidenza del vice presidente TAVIANI

INDICE

CONGEDI E MISSIONI . . .. *Pag.* 3

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Svolgimento:

DE LUCA, *sottosegretario di Stato per le finanze* 4, 5
BARCA *(PCI)* 4
ANDREINI *(PCI)* 6
* CRESCO, *sottosegretario di Stato per i trasporti* ..... 7 e *passim*
EMO CAPODILISTA *(DC)* 8
* LIBERTINI *(PCI)* ..... 9 e *passim*

ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI MARTEDÌ 4 OTTOBRE 1988 23

ALLEGATO

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione ..... *Pag* 24
Assegnazione 24
Approvazione da parte di Commissioni permanenti 24

DOMANDE DI AUTORIZZAZIONE A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Deferimento 24

INTERROGAZIONI

Annunzio 25

N. B. – *L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore*

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1400)

Presidenza del vice presidente TAVIANI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,30*).
Si dia lettura del processo verbale.

DI LEMBO, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.*

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

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Argan, Bernardi, Boato, Boldrini, Covello, D'Amelio, Imbriaco, Marinucci Mariani, Moro, Natali, Parisi, Pierri, Rigo, Riz, Rumor, Saporito.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Gerosa, Granelli e Serri, a New York, per attività dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. Le comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.
Sarà svolta per prima la seguente interrogazione:

BARCA. – *Al Ministro delle finanze.* – Premesso che il Ministro delle finanze, con la risoluzione n. 460547 del 28 maggio 1987, ha dichiarato applicabile l'aliquota IVA del 2 per cento ai corrispettivi degli appalti riguardanti la costruzione di un edificio da adibire a sede del corpo dei vigili del fuoco volontari, si chiede di sapere:

1) quali garanzie siano state richieste perchè l'edificio cui è stata applicata tale agevolazione non muti destinazione;

2) quali precisi criteri siano stati sanciti perchè l'applicabilità della aliquota ridotta al caso in specie non venga implicitamente estesa per analogia ad una indefinita serie di appalti per edifici connessi a iniziative «volontarie» di vario tipo.

(3-00109)

Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DE LUCA, *sottosegretario di Stato per le finanze.* Signor Presidente, onorevoli senatori, con la risoluzione ministeriale a cui ci si riferisce si è ritenuto l'edificio in questione assimilabile ad una caserma e quindi rientrante nel novero delle costruzioni alle quali può essere esteso il trattamento delle case di abitazione non di lusso in quanto composto, oltre che di capannoni e locali per il ricovero ed il deposito degli automezzi, anche dell'appartamento del custode, della cucina, della sala mensa, della sala riunioni, di uffici e servizi igienici e sanitari.

Ovviamente, in mancanza di queste ultime strutture, tipicamente proprie di una caserma, l'IVA andrebbe applicata con l'aliquota ordinaria.

Per quanto concerne, inoltre, la ravvisata possibilità di una diversa destinazione dell'edificio in questione nel futuro, può dirsi che in sede di accertamento si avrà modo di constatare se l'edificio stesso abbia conservato o meno l'originaria destinazione agevolata.

BARCA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARCA. Signor Presidente, mi dispiace di dover dire che la risposta dell'onorevole De Luca mi ha lasciato profondamente insoddisfatto. È aperta una discussione approfondita, per alcuni aspetti seria, per altri un po' meno, sulla riforma fiscale e sulle questioni ad essa relative. Con l'interrogazione in questione volevo contestare la moltiplicazione dei casi speciali. Abbiamo una situazione in cui con singole disposizioni viene creata una serie di trattamenti fiscali particolari con variazioni dell'aliquota IVA. A parole dichiariamo la necessità di restringere il ventaglio delle aliquote IVA, la necessità di adeguarci al livello europeo; dopo di che, ciascun Ministro, con singole disposizioni, crea eccezioni e casi particolari, modificando, aggiustando ed inserendo in un ventaglio già ampio nuove eccezioni rispetto all'aliquota prevista per l'imposta sul valore aggiunto.

Ho molta simpatia per i vigili del fuoco volontari; ho anche apprezzato in molti casi la loro opera per domare incendi dolosi e colposi di boschi. Personalmente ho anche grande apprezzamento per il volontariato. Credo che esso sia molto importante: rafforza la solidarietà, consente ai cittadini di organizzarsi per comunità non facendo ricadere tutto sullo Stato centrale. Detto questo, credo esistano altre vie per favorire e lo sviluppo dei vigili del fuoco volontari e il volontariato in generale. Modificare l'IVA sul cemento, sul tondino, sulla lamiera, sui vari prodotti necessari per costruire un particolare edificio, creando il precedente del «volontariato», credo sia estremamente pericoloso. Il giorno in cui questo edificio cambierà destinazione non ci sarà Ministro delle finanze in grado di risalire tutti i vari gradini delle esenzioni concesse.

In questo modo aiutiamo soltanto l'evasione, i furbi, chi si muove nelle pieghe di questa complicatissima legislazione fatta, ripeto, da una somma di migliaia e migliaia di casi speciali per sfuggire alle imposte e questo nel momento in cui il Governo decide nuove imposte e nuove tasse.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Andreini:

ANDREINI. – *Al Ministro delle finanze.* – Premesso:

che la Manifattura tabacchi di Adria (Rovigo), con l'annesso reparto di Mesola, può essere considerata tra le 22 manifatture del monopolio di medie dimensioni;

che la forza lavoro è di circa 300 dipendenti e la produzione annua di 2.500.000 chilogrammi;

che nel 1982 il consiglio di amministrazione del monopolio ha stanziato circa 6 miliardi di lire per potenziare gli impianti di prima e di seconda fase, al fine di dare autonomia produttiva alla Manifattura Adria-Mesola (Mesola riceve circa 2 milioni di chilogrammi di trinciato da Bologna);

che a distanza di sei anni questi impianti non sono ancora installati e non si sa quanto tempo si dovrà attendere;

che Adria ha assunto la denominazione di manifattura nel 1984 mentre prima era sezione di Bologna;

che a questa attribuzione di denominazione doveva seguire quella del personale tecnico e amministrativo necessario alla gestione dell'opificio;

che la direzione generale dei monopoli, dopo aver assegnato nel 1984 un direttore non dirigente e di ottavo livello, non ha fatto altre assegnazioni di impiegati e oggi Adria-Mesola, a confronto con altre manifatture di pari dimensioni, risulta penalizzata di oltre il 50 per cento;

che nei vari incontri tra il consiglio di fabbrica e la direzione generale sono state fatte presenti queste carenze, ricevendo assicurazioni di ripiano, mai concretizzate;

che il mancato ripiano è la causa principale dei problemi sopra esposti e che il divario con le altre manifatture è in continuo aumento;

che per la manifattura di Adria-Mesola è di primaria importanza la funzione di almeno alcuni impiegati delle seguenti qualifiche:

un vice dirigente tecnico, un vice dirigente amministrativo, un geometra, due programmatori e un perito chimico,

l'interrogante chiede di sapere se la mancata assunzione di personale tecnico e amministrativo si inserisca in un piano di disincentivazione o, in caso contrario, come e quando si intenda risolvere il problema.

(3-00373)

Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DE LUCA, *sottosegretario di Stato per le finanze.* Ad avviso dell'Amministrazione non sembra siano da condividere talune espressioni che si rinvengono nel documento al nostro esame.

Circa, infatti, la segnalata carenza di personale va fatto presente che recentemente sono stati destinati alla manifattura tabacchi di Adria un ingegnere ed un geometra di prima nomina; entrambi, però, hanno rinunciato all'assunzione e non è stato possibile destinare altri impiegati in loro sostituzione per esaurimento delle graduatorie dei relativi concorsi.

In ogni caso può fornirsi assicurazione che sia la copertura di questi posti che le altre esigenze manifestate dall'opificio saranno tenute particolarmente presenti in sede di assunzione di personale tra i vincitori dei concorsi attualmente in fase di espletamento.

Aggiungesi, inoltre, che presso la suddetta manifattura sono stati già installati gli impianti e le apparecchiature più importanti per il potenziamen-

to e miglioramento della produzione cui si faceva cenno nell'interrogazione, pari a circa il 75 per cento dell'intera fornitura commissionata a ditta privata, con la previsione che gli indicati impianti entrino in funzione al più presto e, comunque, entro il prossimo mese di ottobre, in relazione al completamento dell'impianto elettrico.

Esigenze di chiarezza inducono infine a dover riferire che l'importo stanziato per gli impianti relativi alla «preparazione materie» è stato di circa tre miliardi e non di sei miliardi come indicato.

ANDREINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANDREINI. Prendo atto che dal momento della presentazione dell'interrogazione alcune novità positive si sono verificate; mi riferisco in particolar modo alle nuove tecnologie. Resta, nell'area del delta del Po, versante rodigino e ferrarese, la preoccupazione per il destino di questa manifattura che si trova penalizzata rispetto ad altre di pari importanza, con un divario in continuo aumento.

Non mi pare sia una garanzia sufficiente il fatto di riconoscere che alcuni concorsi sono stati espletati, ma che le graduatorie sono state esaurite; resta la carenza di un vice dirigente, di un vice dirigente amministrativo, di un perito chimico e di due programmatori e, comunque, l'assenza del personale indicato dal Sottosegretario non consente alla manifattura di produrre in modo adeguato.

Credo anche sia da affrontare il particolare problema delle sigarette nazionali. Abbiamo un paradosso incredibile: le Nazionali prodotte da questa manifattura non si trovano, costano 350 lire e chi le produce non ha interesse a farlo. I Monopoli non le mettono in commercio perchè sono passive e, nello stesso tempo, le Nazionali fanno parte del paniere per calcolare il costo della vita. Si tratta di tre paradossi che credo vadano eliminati, anche perchè mi sembra che ci troviamo in una situazione grottesca: si vende sotto costo o non si vende, e in questo modo non si produce. Eppure è l'unico riferimento di cui dispongono i lavoratori per sapere qual è il costo delle sigarette all'interno del costo della vita.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Emo Capodilista:

EMO CAPODILISTA. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che la realizzazione del canale idroviario di collegamento tra Padova e Venezia rappresenta l'anello mancante del nuovo e razionale sistema di trasporto intermodale strada-acqua-rotaia, collegato all'Interporto padovano quale indispensabile strumento di supporto per l'economia, in particolare dell'Italia nord-orientale;

che l'opera in oggetto ha visto l'avvio dei lavori nel 1969 e risulta completata già per i due terzi;

che nel luglio 1987 l'intesa interregionale per la navigazione interna padano-veneta, approvando una proposta di piano poliennale per la rete idroviaria padano-veneta, ha deciso di procrastinare alla prima decade del 2000, cioè mezzo secolo dopo l'inizio dei lavori, l'ultimazione dell'idrovia, con un finanziamento di 25 miliardi di lire;

che la costruzione del canale in questione è prevista dalla legge dello Stato n. 92 del 3 febbraio 1963, dalla successiva legge n. 237 del 28 aprile 1976 e dalla legge regionale n. 8 del 28 aprile 1976,

ciò premesso, l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo è a conoscenza di tali circostanze e necessità e quali iniziative intende intraprendere per ottenere l'operatività del manufatto in tempi oggettivamente accettabili.

(3-00179)

Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

* CRESCO, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* L'idrovia Padova-Venezia è stata prevista dalla legge 3 febbraio 1983, n. 92, allo scopo di collegare l'interporto merci di Padova con il porto marittimo di Venezia.

L'opera è stata realizzata per circa due terzi e per il suo completamento è prevista una spesa di circa 72 miliardi.

Nel luglio 1986 le regioni interessate dal sistema idroviario padano-veneto hanno definito una intesa interregionale per la programmazione delle opere.

Lo studio è stato affidato alla società SIMPO spa di Roma che, dopo una attenta analisi della situazione idroviaria, ha indicato compatibilità e priorità temporali operative al fine di favorire una più equilibrata distribuzione fra i diversi modi di trasporto.

Nello studio presentato dalla sopraddetta società sono state distinte tre fasi operative ed interventi.

La prima, di breve periodo (da concludersi entro il 1990), comporta la parziale sistemazione del fiume Po dalla foce del Mincio, con precedenza alla tratta centrale e l'eliminazione di una serie di strozzature lungo le diramazioni navigabili che hanno origine dallo stesso.

La seconda, di medio periodo (entro il 1995), comporta la sistemazione definitiva del Po da Cremona a Volta Grimana, più alcuni lavori complementari.

La terza, di luogo periodo (entro il 2000 e oltre), prevede la prosecuzione degli interventi su tutti gli altri rami e quindi anche la realizzazione commerciale del collegamento tra Padova e Venezia oltre a lavori di saldatura di sezione e di sostituzione di manufatti obsoleti, per il raggiungimento degli *standards* di servizio.

La logica dello studio elaborato dalla SIMPO rientra nei piani di programmazione dei trasporti regionali e rispetta le indicazioni del piano generale dei trasporti; tali indicazioni considerano, sia per articolazione geografica, sia per andamento all'interno del territorio, il sistema idroviario padano-veneto come indispensabile quadro di riferimento; tale sistema è da ritenersi inoltre come collegamento di supporto e come elemento cerniera dei corridoi pedealpino-padano e pedeappenninico-adriatico, in stretta connessione con i loro principali nodi strutturali (porti ed interporti).

Ovviamente, per quanto riguarda il piano di esecuzione delle opere, esso è legato essenzialmente alle disponibilità che saranno indicate dalla legge finanziaria.

EMO CAPODILISTA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

EMO CAPODILISTA. Signor Presidente, signor Sottosegretario, la ringrazio di aver voluto rispondere a questa interrogazione che presenta aspetti di particolare importanza per l'economia della zona.

Sono soddisfatto che il Sottosegretario e il Ministero dei trasporti siano perfettamente al corrente di tutta la problematica. Tuttavia vorrei mettere in rilievo come le amministrazioni provinciali e comunali di Padova e di altre zone limitrofe sarebbero enormemente interessate al completamento di questa opera (come lei ha detto, per due terzi compiuta e che richiederebbe una spesa di 72 miliardi) che è di estrema importanza perchè altrimenti, come dice il vecchio proverbio «per un punto Martin perse la cappa».

Al centro industriale di Padova sono state già realizzate tutte le opere dell'interporto. Le Ferrovie dello Stato stanno investendo altri numerosi miliardi, in questi giorni, per portare il tronco ferroviario a livello dell'interporto, in modo da creare un sistema intermodale di trasporti.

Il canale, se fosse completato per quel breve tratto che manca, permetterebbe il passaggio solo di chiatte, alleggerendo in questo modo anche il nodo di Marghera che è ormai eccessivo rispetto alla locale concentrazione industriale, senza la necessità di far entrare navi di grande tonnellaggio. In questo modo, cominciando a lanciare quel sistema di trasporto per chiatte che possono passare indifferentemente dal sistema fluviale a quello marittimo, anche l'Italia realizzerebbe questo sistema di trasporto, in cui è molto indietro. Noi sappiamo che altri paesi concorrenti, come la Francia e ora anche la Spagna, stanno iniziando a servirsi di mezzi di trasporto che, partendo da porti di mare, risalgono all'interno del territorio.

Quindi, onorevole Sottosegretario, io capisco che lei si è riferito perfettamente a quanto è stato deciso in base al programma interregionale, però rimandare di altri 30 anni quest'opera già in parte ralizzata e per la quale sono stati impegnati molti fondi, senza realizzare il sistema programmato, mi sembra – ma non solo a me – una cosa veramente assurda: è come aver fatto un palazzo e non volerlo coprire con il tetto quando esso è stato già quasi terminato.

Onorevole Sottosegretario, mi scusi se ho voluto precisare queste cose, ma penso che in sede di esame della legge finanziaria forse il Governo dovrebbe tenerne conto.

PRESIDENTE. Onorevoli senatori, sospendo la seduta per un quarto d'ora.

(*La seduta, sospesa alle ore 9,45, è ripresa alle ore 10*).

Segue un'interpellanza presentata dal senatore Libertini e da altri senatori:

LIBERTINI, NESPOLO, BRINA. – *Al Ministro dei trasporti.* – Con riferimento alla condizione di grave isolamento nella quale si trova dal punto di vista ferroviario Casale Monferrato, nonostante il fatto che questo centro sia collocato nel cuore del triangolo industriale, sia stazione di diramazione dalla quale si dipartono linee per Valenza-Alessandria, per Asti, Mortara,

Chivasso e sia collocato lungo quella linea medio-padana che leggi dello Stato indicano debba diventare alternativa alla linea Torino-Milano-Venezia, premesso:

che Casale Monferrato registra un forte movimento di lavoratori pendolari verso l'area milanese e verso l'area torinese;

che molti cittadini di quella zona, particolarmente esposta a negative incidenze climatiche e ambientali, hanno bisogno di collegamenti funzionali con la montagna e con il mare;

che a Casale vi è una presenza particolarmente massiccia di militari e di reclute in addestramento;

che l'intera zona è nota in Italia e all'estero per le attrattive turistiche delle colline del Monferrato,

gli interpellanti chiedono di sapere se l'ente Ferrovie dello Stato e, per la parte di sua spettanza, il Ministro interpellato considerino opportuna l'adozione delle seguenti misure:

1) definire i collegamenti ferroviari con Milano e con Torino, utilizzando anche i miglioramenti tecnologici sinora realizzati, così da ridurre i tempi di percorrenza entro limiti almeno decorosi e far corrispondere gli orari alle esigenze del flusso viaggiatori (si segnala, tra l'altro, a questo riguardo, che gli ultimi treni in arrivo a Casale Monferrato da Milano, Genova-Alessandria, Torino, Vercelli si esauriscono tra le 20,22 e le 21,48, penalizzando numerosi viaggiatori, militari, pendolari, emigrati);

2) cominciare subito ad utilizzare per il trasporto merci la linea Chivasso-Casale-Valenza (parte della medio-padana che dovrà essere alternativa alla Torino-Milano-Venezia), che è oggi completamente deserta nelle ore notturne, nonostante abbia le stazioni in telecomando e una presenza dell'ufficio DCO (Direzione centrale operativa) sulle intere 24 ore;

3) potenziare il servizio merci, particolarmente importante in un'area industriale ed economicamente vivace, accrescendo i termini di resa dei treni merci;

4) studiare la possibilità di un collegamento organico degli orari dei treni sulla Casale-Asti con i servizi dei pullman, soprattutto nelle stazioni adatte allo sviluppo dell'agroturismo, che tante potenzialità ha in quella zona;

5) realizzare un collegamento giornaliero diretto Aosta-Chivasso-Casale e Valenza-Alessandria-Genova.

(2-00053)

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* LIBERTINI. Onorevole Presidente, illustrerò l'interpellanza che fu presentata il 20 novembre 1987, cioè quasi un anno fa.

Colgo l'occasione, onorevole Presidente, per dire a lei e allo stesso Presidente Spadolini, come altre volte abbiamo lamentato in questa Aula, che occorre esercitare uno dei compiti fondamentali del Parlamento, il sindacato, cioè il controllo sugli atti del Governo. Discutere una interpellanza con un anno di ritardo significa in realtà svuotare questa funzione di controllo. Ci sono anche altri episodi.

PRESIDENTE. Ci siamo fatti perdonare aspettandola questa mattina.

LIBERTINI. D'accordo, ma non è questione di cinque minuti, è un anno.

Ad esempio, esiste una interpellanza a firma di diversi senatori, tra cui il sottoscritto ed il senatore Imposimato, che riguarda una gravissima questione, lo scandalo della ricostruzione a Napoli, che da otto mesi attende di essere discussa.

Vorrei qui ribadire la necessità che si faccia una discussione tempestiva delle interpellanze che hanno rilievo. Ci sono anche interrogazioni minori, cui si può rispondere per iscritto ma le interpellanze e le interrogazioni che hanno rilievo vanno discusse tempestivamente. Questo è un sollecito invito che rivolgo non solo a nome mio ma a nome del Gruppo comunista.

L'anno che è trascorso, tuttavia, in questo caso non ha recato danno perchè non è successo assolutamente nulla da allora, caro sottosegretario Cresco. Questa interpellanza, è come se fosse stata presentata oggi, perchè la situazione è la stessa. Vorrei sottolineare per il Sottosegretario (da cui mi attendo una risposta politica e non burocratica) che tale questione nel frattempo è stata discussa a Casale con la presenza della regione, di molti comuni interessati e della stessa direzione generale delle Ferrovie dello Stato. In quell'occasione – la prevengo rispetto alla risposta – si accertò sul piano tecnico la possibilità di risolvere numerosi dei problemi che sono stati posti. Nemmeno quell'incontro e il fatto che successivamente io abbia parlato del problema con i dirigenti delle Ferrovie dello Stato ha però consentito di muovere una sola pagliuzza.

La questione è molto semplice e non ripercorrerò l'interpellanza che è stata presentata e che tutti possono leggere. Voglio soltanto mettere in rilievo due dati.

Il primo è che il centro di Casale Monferrato (ma non si tratta solo di Casale, bensì di un insieme di comuni, fra l'altro situati in una zona che ha un ruolo industriale importante, che è sita nel cuore del triangolo industriale) è praticamente isolato dal punto di vista ferroviario. È un emblema della situazione italiana, una situazione nella quale il traffico, come sapete, va su gomma all'80 per cento, facendo dell'Italia un paese bizzarro, anomalo, più arretrato rispetto ai paesi della Comunità europea. La situazione di Casale è emblematica: una grossa area di valenza industriale posta nel cuore del triangolo industriale (non nel Mezzogiorno o in una zona di abbandono), segregata dal punto di vista ferroviario. È la prima questione che l'interpellanza mette in evidenza, quindi si tratta di un tema di rilievo, non di un tema secondario.

Secondo punto. L'interpellanza mette in evidenza come questa segregazione ferroviaria non deriva soltanto dalla mancanza di infrastrutture. Conosciamo la situazione; il sistema ferroviario italiano è arretratissimo. Ho visto che il direttore de «la Repubblica», Scalfari, si è improvvisamente innamorato delle ferrovie (spero che questo innamoramento gli duri); ma è straordinario che Scalfari ed altri giornalisti parlino come se le ferrovie per 40 anni fossero andate al meglio ed improvvisamente ora vadano male, quando in realtà per 40 anni le ferrovie sono state demolite da una politica che è partita da Palazzo Chigi, non da altre sedi (magari un po' anche dalla direzione della FIAT di Torino).

Certo, mancano le infrastrutture, c'è un problema di organizzazione diversa, di grandi investimenti, però quello che l'interpellanza mette in

rilievo è che non si fanno neppure le cose che si potrebbero fare all'attuale livello tecnico.

Ci sono due casi che mi interessano come tali ma anche come fatto emblematico. Il primo è che in seguito a grandi battaglie parlamentari e al varo della legge n. 17 sono stati operati miglioramenti importanti sulla linea ferroviaria che da Torino porta a Casale e che sono indicati nell'interpellanza. Il risultato di tali investimenti è che il servizio è peggiorato. Questa è una caratteristica delle ferrovie italiane: si investono molti soldi ma i ritorni non si vedono. Direi che il fatto è addirittura trasparente nel cosiddetto piano presentato dal presidente delle ferrovie Ligato in opposizione ai tagli previsti dal Ministro del tesoro, un piano che lodevolmente richiede una montagna di investimenti per le ferrovie, però stranamente, a fronte di questa richiesta, fissa obiettivi di sviluppo minimi, come se le ferrovie fossero un monumento che si deve implementare al di là dei risultati di traffico.

Qui, caro Sottosegretario, ci sono delle indicazioni molto precise di interventi che si potrebbero realizzare. Addirittura sono stati sopressi treni affollati. Io non conosco la risposta che verrà data, ma per quanto riguarda i treni che andavano al mare, se da lei verranno forniti dei dati, indirizzerò al Sottosegretario, al ministro Santuz e alla direzione delle Ferrovie dello Stato uno studio che dimostra che in realtà su quei treni soppressi che collegavano Casale con il mare vi era un traffico notevole ed interessante, che è stato strozzato in tutti i modi.

Il senso dell'interpellanza è quindi quello di scegliere Casale come uno dei momenti emblematici di questa politica che sta continuando ad emarginare le ferrovie, a far arretrare il sistema dei trasporti italiano, una politica nella quale neppure gli investimenti, quando a stento si conquistano e si realizzano, producono dei risultati apprezzabili.

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza testè svolta.

* CRESCO, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Signor Presidente devo dire al collega Libertini che diventa difficile estendere l'interpellanza di merito ai problemi delle ferrovie del nostro paese anche se lo sforzo è quello di farla diventare emblematica. Un conto, infatti, è affrontare i problemi del piano ferroviario, dei tagli della legge finanziaria, dei giudizi attorno all'esigenza di rafforzare il traffico su rotaia, esigenza che condivido totalmente come ho più volte scritto e ribadito; un conto è sottolineare qualche momento di calore interessato di questo o quel giornalista che magari, come ho sentito dire, accusa oggi le ferrovie dello Stato di essere in ritardo dimenticandosi che solamente il 20 per cento delle linee ferroviarie italiane hanno il loro raddoppio e non si hanno nemmeno le linee che ci collegano con il centro Europa. Starei attento a dire che uno degli elementi di freno allo sviluppo delle ferrovie viene dalla FIAT perchè proprio qualche giorno fa qui in Senato ho sentito il senatore Andreatta, presidente della Commissione bilancio, sostenere l'opposto, cioè addirittura che il piano degli investimenti è voluto dalla FIAT e dalle sue *lobbies*. Evidentemente ognuno ha una sua libera interpretazione degli avvenimenti e delle loro motivazioni.

Le istituzioni nel loro insieme faranno bene ad approfondire questo tema, ma oggi sono chiamato a dare una risposta specifica nel merito

dell'interpellanza svolta dal senatore Libertini e quindi leggo la risposta che egli ha definito burocratica e che il Ministro mi ha incaricato di illustrare.

L'ente Ferrovie dello Stato ha comunicato che Casale Monferrato è collegata con Torino da numerosi treni senza trasbordo via Casale Popolo-Chivasso e con Milano da una coppia di treni, pure senza trasbordo, via Mortara, nonchè da numerose altre relazioni con trasbordo a Mortara o, se si utilizzano i treni della linea Torino-Milano, a Vercelli.

Secondo quanto riferito dall'ente Ferrovie dello Stato, i servizi offerti risultano sufficienti a soddisfare le attuali esigenze ed i relativi orari sono stati impostati recependo le richieste avanzate dalla regione Piemonte, coordinatrice delle istanze delle diverse categorie interessate. La riduzione dei tempi di percorrenza non risulta possibile a causa delle numerose fermate intermedie dei treni programmati tra Casale-Chivasso e Casale-Alessandria, fermate espressamente richieste dagli enti locali e dalla clientela.

Circa il prolungamento del servizio ferroviario anche alle ore notturne, l'ente Ferrovie dello Stato ha comunicato che non appare possibile prevedere l'allungamento della fascia oraria di abilitazione degli impianti, in quanto ciò comporterebbe un notevole aggravio dei costi di gestione, ingiustificato in rapporto ai ridottissimi volumi di traffico che potrebbero essere serviti con l'allungamento stesso; risulta infatti necessario un attento contenimento delle spese dell'ente, in relazione sia agli obiettivi di economicità ed efficienza posti alla base della gestione ferroviaria dalla legge 17 maggio 1985, n. 210, sia agli indirizzi per il graduale azzeramento della sovvenzione straordinaria per l'equilibrio del bilancio delle ferrovie dello Stato, fissato dall'articolo 13, comma 17, della legge finanziaria 11 marzo 1988, n. 67.

Pur presentando la linea Chivasso-Casale-Valenza buone caratteristiche tecniche per la circolazione di treni merci (trazione elettrica, ascesa massima del 6 per cento, peso per asse di 20 tonnellate), la parziale elettrificazione della rimanente parte dell'itinerario medio-padano ed i tempi di inoltro più ridotti dell'istradamento normale elettrificato via Milano-Verona (6 ore e 41 minuti Chivasso-Venezia via Milano, rispetto a 8 ore e 21 minuti via medio-padano) rendono necessario escludere, al momento, anche sulla base dell'attuale consistenza del traffico, l'utilizzazione dell'itinerario medio-padano per il trasporto di merci Ovest-Est e viceversa tra punti terminali, al fine di perseguire criteri di economicità ed efficienza di gestione.

Infatti l'istradamento normale elettrificato via Milano-Verona, che presenta ancora margine di potenzialità, permette la più razionale e completa utilizzazione della prestazione offerta dalle locomotive elettriche, consentendo di realizzare economie di locomotive e di personale di macchina e di offrire alla clientela un servizio qualitativamente migliore.

Per quanto riguarda i servizi merci è prevista l'effettuazione di due coppie di treni tra Chivasso e Casale Monferrato e di due coppie tra Casale Monferrato ed Alessandria.

Detti treni hanno avuto nel 1987 una utilizzazione media del 40 per cento, corrispondente a 500 tonnellate di peso trainato, e pertanto risultano sufficienti a smaltire con regolarità il traffico attuale; qualora peraltro dovesse verificarsi un incremento di traffico, l'Ente Ferrovie dello Stato ha assicurato che provvederà ad effettuare tempestivamente tutti i treni merci necessari per uno svolgimento ottimale del traffico stesso.

Va ricordato che con la recente utilizzazione dell'automotore di manovra in dotazione alla stazione di Casale Monferrato per l'inoltro delle spedizioni a carro da e per le stazioni viciniori, si è avuto un sensibile miglioramento della resa dei trasporti interessati.

Per quanto riguarda il miglioramento dei servizi pubblici effettuati con autobus nelle stazioni della linea in questione ed un più organico coordinamento di orari con i relativi treni, si fa presente che tali iniziative rientrano nella competenza della regione Piemonte e degli enti locali interessati.

L'ente Ferrovie dello Stato, ritenendo quanto mai auspicabile un intervento in tal senso degli enti competenti, ha provveduto più volte a sollecitare gli stessi sulla questione.

L'ente Ferrovie dello Stato ha infine rappresentato che non appare produttivo un collegamento diretto Aosta-Genova via Chivasso-Casale-Alessandria, sia perchè si tratta di linee non omogenee (a trazione diesel ed elettrica), sia perchè le relative correnti di traffico sono interessate a diversi istradamenti.

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* LIBERTINI. Signor Presidente, ero stato facile profeta nell'immaginare una risposta burocratica e mi consenta di dire l'onorevole Sottosegretario che tale risposta è emblematica. Infatti, per i dirigenti delle Ferrovie dello Stato è certo che nulla può accadere che non sia già accaduto: questo è il dogma che essi hanno! Per anni abbiamo chiesto la riduzione degli orari sulle grandi percorrenze – lei lo sa, onorevole Sottosegretario – e ci è stato sempre risposto che questo era impossibile: ora l'Ente – e di questo gli do merito – in sede politica ha deciso di ridurre gli orari, e gli orari si sono ridotti. Quello che era impossibile è diventato possibile.

Replico quindi innanzitutto dicendo che non mi arrendo affatto di fronte a questa risposta burocratica e che tra un anno, siccome ci daremo da fare e ci muoveremo per ottenere alcune cose, quando alcune di tali cose le avremo strappate, i dirigenti delle Ferrovie constateranno che ciò che dicono oggi impossibile sarà possibile.

Per quanto riguarda l'affidamento, trovo umoristico che si sottolinei che si può andare da Torino a Casale Monferrato senza trasbordo: si vorrebbe anche fare il trasbordo per fare una distanza che, in un paese civile, si dovrebbe percorrere in 40 minuti? Il fatto poi che si dica che si sono soddisfatte le istanze della regione Piemonte è tutto da verificare. La regione Piemonte al convegno di Casale (ed è riportato dai giornali) ha dichiarato che l'Ente è sordo e che non risponde alle sue richieste, fa il contrario. Non capisco quindi di quale regione l'Ente stia parlando.

Vorrei poi sottolinare la questione relativa ai volumi di traffico. Facciamo un esempio, il più italiano possibile: se io posseggo una stradina di campagna piena di buche e di sassi e propongo che su quel sito si realizzi una strada statale, ampia e spaziosa, per accogliere volumi di traffico elevati, la risposta che ne deriverebbe (in sintonia ad esempio con lo spirito delle Ferrovie dello Stato) mi farebbe notare che in quel luogo non passa nessuno: sarebbe logico, in quanto su una strada piena di buche e sassi, stretta e

piccola, non ci può passare nessuno! Allo stesso modo, su una ferrovia che impiega due ore a fare un percorso che in macchina si compie in 40 minuti (quando tutti sappiamo che, se la ferrovia è valida, impiega la metà del tempo dell'automobile) su una linea servita malamente, che termina in orari che non hanno senso, è ovvio che volumi di traffico elevati non possono esservi. Anche su questo mi consenta, onorevole Sottosegretario, di sottolineare come si è scoperto che, da quando nell'Ente qualche dirigente si è cominciato a muovere (per esempio nel Dipartimento produzione e vendite, ove si sono modificate alcune cose per i carri merci) qualcosa è cambiato. Lei sa che per uno spedizioniere ottenere un carro merci dalle Ferrovie dello Stato era un'opera ardua come andare sulla luna, le procedure erano una tortura burocratica; da quando queste procedure sono state alleviate, ad esempio, il compartimento di Bologna ha aumentato a dismisura il traffico merci. Quindi, il problema non è stabilire che oggi su quella tratta passa poca gente: ce ne passa poca e ce ne passerà ancora meno; il problema è cambiare per rispondere alla domanda di trasporto ferroviario che esiste in generale nella zona di Casale Monferrato.

Ecco perchè non ci arrendiamo a questa risposta burocratica e, invece, agiremo in tutti i modi per risolvere i problemi che sono stati posti.

PRESIDENTE. Segue un'interpellanza del senatore Libertini e di altri senatori:

LIBERTINI, BAIARDI, NESPOLO, VISCONTI, LOTTI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Con riferimento alle condizioni presenti e alle prospettive della tratta ferroviaria Chivasso-Aosta nonchè alle relazioni ferroviarie Torino-Ivrea, gli interpellanti chiedono ragguagli precisi sui punti seguenti:

1) esiste un consistente flusso di lavoratori «pendolari» e studenti da Torino e da Chivasso per Ivrea e viceversa, ma l'ente Ferrovie dello Stato serve questa esigenza in modo inadeguato per i tempi di percorrenza lunghi rispetto a un chilometraggio modesto e perchè recentemente ha peggiorato il servizio, sopprimendo la relazione diretta Ivrea-Torino della sera e fissando per il treno che va da Ivrea a Chivasso un orario che si concilia a fatica con quello di uscita dei lavoratori della Olivetti (si chiede di conoscere pertanto quali misure intenda prendere l'ente Ferrovie dello Stato per migliorare questa situazione);

2) la linea Chivasso-Aosta è solitamente considerata un tratto marginale, forse mantenuto in esercizio in ragione della servitù militare che grava su di esso; periodicamente e ancora in queste settimane circolano voci di chiusura o di un assurdo passaggio alla gestione regionale, ma ciò disconosce le potenzialità invece assai grandi di questa linea ferroviaria che, se rammodernata e a doppio binario, servirebbe un importante bacino di traffico per le relazioni Torino-Ivrea e Torino-Aosta e per le relazioni Chivasso-Ivrea-Aosta, alle quali sono interessate grandi aziende, molteplici attività commerciali e le scuole di ordine superiore; per le possibilità di treni «della neve» nella stagione invernale da Torino e da Milano alla Valle d'Aosta; per il servizio metropolitano che la ferrovia potrebbe assolvere in Valle d'Aosta, anche in presenza di condizioni metereologiche avverse all'uso della gomma;

3) è noto l'interesse che in ambienti internazionali è sorto per la possibilità di un collegamento ferroviario Aosta-Martigny, che sarebbe

l'attraversamento delle Alpi di minore chilometraggio e si raccorderebbe con efficacia alla rete ferroviaria europea.

Gli interpellanti chiedono dunque al Governo di sapere se non ritenga opportuno intervenire al fine di una radicale revisione dell'atteggiamento dell'ente Ferrovie dello Stato verso la linea in questione.

(2-00102)

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* LIBERTINI. Anche questo caso, che solleviamo nel suo significato specifico, ha un valore emblematico. Infatti, torna periodicamente, in tutti i rapporti del Ministero dei trasporti e dell'ente Ferrovie dello Stato, l'idea che la linea ferroviaria che va da Chivasso ad Ivrea e ad Aosta sia una specie di ramo secco, di linea irrilevante.

L'interpellanza mette in evidenza come la questione sia totalmente diversa. Tra Chivasso, Ivrea e Aosta c'è un itinerario ferroviario di enorme rilievo la cui valenza è strozzata dalle condizioni di struttura e di gestione. Infatti, tra Ivrea e Chivasso esiste un pendolarismo fortissimo; se qualche dirigente volesse scomodarsi e volesse venire una volta insieme a me potrebbe vedere che ci sono a Ivrea e a Chivasso delle assemblee affollatissime di pendolari che reclamano l'uso della ferrovia visto che non riescono ad accedervi. Ad Ivrea ci sono l'Olivetti e numerose aziende e i lavoratori di queste aziende non vivono tutti ad Ivrea ma anche nell'area di Chivasso. La macchina è scomoda e costosa e vogliono utilizzare il treno, cosa che non gli viene concessa.

Si badi bene che si tratta di una linea che si innesta sulla Torino-Milano, una linea delle più importanti, che serve due grandi bacini industriali come Chivasso e Ivrea; in più abbiamo Aosta che è il capoluogo di una regione autonoma e che ha esigenze turistiche. Questa linea viene considerata un ramo secco, talmente secco che viene riservato alle esercitazioni del Genio ferrovieri, perchè se non ci fosse il Genio ferrovieri questa linea probabilmente verrebbe chiusa. Ma non è così e tutti gli enti locali, anche la regione Val d'Aosta, hanno preso posizione su questo tema e ritengono che la ferrovia sia indispensabile.

C'è di più, a fatica sono stati istituiti treni della neve che da Milano vanno in Val di Susa, il risultato commerciale è stato fortissimo perchè in due ore e mezzo si va da Milano fino ai campi di neve; questa ferrovia dal punto di vista turistico sarebbe migliore perchè, se fosse abilitata sul serio, consentirebbe ai treni della neve di andare da Milano e Torino fino in Val d'Aosta, al Monte Bianco, in Francia, cioè itinerari di grandissimo valore. Questa occasione viene lasciata cadere.

Inoltre, è aperto un dibattito in Europa sui trafori; certo non si possono fare tutti i trafori, però sta di fatto che la Svizzera è molto interessata (ci sono stati incontri con la regione Val d'Aosta) ad un traforo che dovrebbe congiungere Aosta a Martigny che, tra l'altro, sarebbe il traforo alpino più breve e consentirebbe il collegamento tra il sistema ferroviario italiano e l'alta velocità europea.

Abbiamo una linea che viene considerata non importante da burocrati chiusi nella loro considerazione ottocentesca del problema e da politici più

favorevoli allo sviluppo del trasporto su gomma. Questa è la verità e il riferimento che lei, onorevole Sottosegretario, ha fatto al senatore Andreatta, mi consenta, fa sorridere non per la sua persona ma per le affermazioni del senatore Andreatta che ho contestato qui in Aula; certo la FIAT vuole partecipare ai lavori e vuole vendere anche dei «pendolini», lo si capisce, però vuole farlo nell'ambito del dominio incontrastato dell'automobile. Vuole fare l'automobile come regina e, poi, quel poco di ferrovia che gli è possibile. Ma questo non è il ragionamento che facciamo noi.

Questa linea che, ripeto, da interessi precisi, da una passività del Governo, dall'inerzia burocratica dei dirigenti dell'Ente viene considerata un ramo secco è invece una linea che, guarda caso, ha una grande valenza strategica sotto tre profili: il servizio di due grandi bacini industriali, soprattutto per i lavoratori pendolari, ma non solo questi; le grandi possibilità di un itinerario turistico estremamente interessante; un collegamento internazionale che altri paesi stanno discutendo. Pensate un po', altri paesi che discutono della nostra ferrovia: quella che qui viene considerato un ramo secco viene guardata dagli svizzeri come una ferrovia interessante. Questo, tra l'altro, non capita solo in questo campo.

Infatti – e concludo – noi abbiamo più volte proposto di costruire non *ex novo*, ma riabilitando i binari con rettifiche di percorso e così via, con un processo di modernizzazione, una linea diretta feroviaria che va da Genova fino al Sempione. Tale questione ha trovato sempre scarso interesse negli ambienti del Governo e delle Ferrovie. Ora capita che gli svizzeri hanno terminato praticamente la linea del Löchberg che è in asse con questa linea ed è una delle grandi direttrici europee e l'abbiamo lì alla frontiera: potremmo collegare Genova direttamente con il cuore dell'Europa, saldando Torino e Milano. Tuttavia anche questa è una cosa di cui discutono gli altri.

Infatti i dirigenti delle ferrovie svizzere sono venuti qui, come anche i dirigenti delle ferrovie francesi, che vorrebbero un collegamento rapido con i TGV da Parigi a Torino. Ma in Italia, siccome le ferrovie sono considerate qualcosa da chiudere e da tagliare, perfino queste sollecitazioni che ci vengono dall'Europa sono ignorate.

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza testè svolta.

* CRESCO, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Devo dire al senatore Libertini che non credo che tutte le situazioni siano emblematiche, nel senso che, caso mai, il problema che si pone è che un'interpellanza può essere l'occasione simpatica di un confronto rispetto ai grandi temi; credo, però, che il confronto sui grandi temi dello sviluppo del rapporto gomma-rotaia, della revisione più volte invocata dei cosiddetti rami secchi, quelli reali e quelli su cui è possibile un intervento concertato tra le varie istituzioni, cioè Governo, Ente, regioni e comuni senza dubbio si imponga, anche se molto spesso le Aule del Parlamento sono state testimoni disattente di un dato che ci ha unito, e cioè che nel nostro paese, per molta parte della classe politica, non esistono rami secchi.

Non c'è dubbio che oggi ogni metro di rotaia che non dovesse essere utilizzata sarebbe certamente una grande perdita rispetto al ruolo della centralità del trasporto nello sviluppo del nostro paese. Devo dire che la

stessa giusta riforma dell'Ente e la sua autonomia portano anche ad un ruolo diverso, sul piano strategico, dell'intervento del Governo. Tuttavia l'autonomia era giusta; essa rappresenta il pluralismo di cui noi tutti ci diciamo gelosi testimoni e che evidentemente impone oggi con maggior forza anche agli enti di primo e di secondo grado nelle istituzioni e nelle autonomie locali l'opportunità e la possibilità di accordi dei piani regionali con il piano centrale, accordi di carattere politico ma anche economico e di supporto, in grado di dare risposte alle problematiche che lei ha posto nel suo intervento esplicativo.

Adesso leggerò la risposta che lei, senatore Libertini, definisce sempre burocratica.

LIBERTINI. Spero di essere smentito, qualche volta.

* CRESCO, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Ho detto che lei la definisce burocratica, senatore Libertini, nel senso che queste sono le risposte che da trent'anni, in maniera rituale, veniamo a leggere, e in questo caso sono le risposte dell'ente Ferrovie dello Stato. Quindi, per non farla mia, dico che leggo la risposta firmata dal Ministro; tuttavia, per esssere più corretto, dovrei dire che leggo la risposta formulata dall'ente Ferrovie dello Stato. Mi fermo comunque alla ritualità.

L'ente Ferrovie dello Stato ha reso noto che, proprio in considerazione delle esigenze dell'utenza, il tratto Ivrea-Chivasso è interessato da un elevato numero di treni (42), ma le caratteristiche strutturali del tratto (a semplice binario con vincoli d'incrocio per correnti contrapposte e di precedenza per correnti direzionali) condizionano in misura rilevante sia l'impostazione degli orari che il reale andamento treni.

Allo scopo di ridurre i suddetti condizionamenti, sono previsti nei vari piani di potenziamento della rete FS specifici interventi per la linea Chivasso-Aosta, ed in particolare per il tratto Chivasso-Ivrea.

Infatti sono state recentemente istituite 3 nuove relazioni veloci che collegano Torino-Chivasso-Ivrea-Aosta e precisamente: con partenza da Torino alle ore 14,46 e arrivo a Ivrea alle ore 16,33 (treno 2081), con partenza da Aosta alle ore 7,52 e arrivo a Torino alle ore 9,36 (treno 2080); partenza da Aosta alle ore 21,10 e arrivo a Torino alle ore 23,01 (treno 2082). Inoltre il treno 4238 è stato anticipato e velocizzato al fine di realizzare la coincidenza a Chivasso oltre che per Torino anche per Milano con il treno 2115, come concordato con la regione Valle d'Aosta.

Per quanto riguarda la lamentata soppressione della relazione diretta della sera Ivrea-Torino, l'ente Ferrovie dello Stato ha fatto presente che questa si deve riferire al treno 3046 Aosta-Chivasso-Torino Porta Susa, circolante nell'orario in vigore dal 3 giugno 1984 al 1° giugno 1985, con partenza da Ivrea alle ore 20,02 e arrivo a Torino Porta Susa alle ore 21,21.

Negli orari successivi, nel contesto dei provvedimenti finalizzati a migliorare l'utilizzazione del materiale rotabile e del personale, la stessa relazione è stata limitata a Chivasso, assicurando peraltro il proseguimento verso Torino con altro treno.

La linea Chivasso-Aosta inserita dal decreto ministeriale in data 15 aprile 1987, nella rete integrativa per la quale l'ente Ferrovie dello Stato deve continuare a svolgere servizi viaggiatori e merci su rotaia, è oggetto di

miglioramenti tecnologici finanziati con i fondi del programma integrativo di cui alla legge 12 febbraio 1981, n. 17.

In particolare, sono già stati ultimati interventi relativi al blocco elettrico manuale tipo FS per il distanziamento dei treni nel tratto Chivasso-Ivrea e sono stati attivati i moderni apparati centrali elettrici ad itinerario (ACEI) per la manovra centralizzata dei deviatoi, dei segnali e dei passaggi a livello nelle stazioni di Caluso, Candia e Strambino.

Tali interventi compresa l'automazione di tutti i passaggi a livello di linea fra Chivasso e Ivrea, con conseguente soppressione dei relativi posti di guardia sono diretti a migliorare la sicurezza e la regolarità della circolazione, ad incrementare la potenzialità della linea ed a snellire le operazioni connesse ad incroci e precedenze.

Nella rimanente tratta (Ivrea-Aosta) analoghi interventi sono in fase di realizzazione, compatibilmente con gli stanziamenti disponibili a carico del citato programma.

Per quanto riguarda il raddoppio della linea Chivasso-Aosta, l'ente Ferrovie dello Stato ha comunicato che la realizzazione di tale intervento potrà essere presa in esame nel contesto delle definizioni degli ulteriori piani di intervento dell'Ente, considerando che le limitate risorse finanziarie oggi disponibili vanno destinate in via prioritaria alla eliminazione delle strozzature che maggiormente condizionano lo sviluppo del traffico ferroviario.

Per quanto concerne i treni della neve, sono state istituite sulla linea Milano-Torino-Aosta treni straordinari per i giorni festivi, ovviamente durante il periodo invernale.

Si fa infine presente che già da tempo l'ente Ferrovie dello Stato sta svolgendo studi in merito agli interventi necessari per fronteggiare il previsto aumento del traffico sui collegamenti internazionali ed in tale contesto non viene esclusa la realizzazione di un nuovo transito tra Aosta e Martigny.

Tale collegamento dovrebbe essere inserito nel quadro di una rete europea adatta all'alta velocità, da definire d'intesa con le altre reti ferroviarie interessate.

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* LIBERTINI. Quando io parlavo di una risposta burocratica non mi riferivo al fatto che il testo fosse scritto da dirigenti dell'ente Ferrovie dello Stato; questo è normale, io non considero un burocrate il dirigente di un'azienda per il fatto stesso che è dirigente: quando però il dirigente dell'azienda ritiene che la sua funzione è gestire stancamente e in modo monotono, senza innovazioni e senza impegno manageriale, il suo ruolo, in questo caso parlo di risposta burocratica.

Qualche traccia di questo burocratismo nella risposta alla nostra interpellanza vi è, perchè lei l'ha letta; lei non ne è responsabile, ma parlare di treni veloci quando si tratta di treni che per fare cento chilometri impiegano due ore e che quindi vanno alla media di cinquanta chilometri all'ora vuol dire avere un'idea burocratica della velocità. Dire che sono state istituite delle linee veloci tra Torino ed Ivrea e poi indicare quei tempi è veramente umoristico! Basta andare al di là della frontiera per accorgersi che

cento chilometri sono percorsi da treni normali in meno di un'ora, e non parlo di treni ad alta velocità.

Tuttavia, io voglio cogliere nella risposta fornitaci due elementi positivi. Il primo concerne il fatto che l'Ente ribadisce il suo impegno – ma io dico il Governo – a sviluppare questa linea. Quindi, non si tratta di un ramo secco, ma di una linea da sviluppare.

Quindi, se le cose stanno in questo modo, noi abbiamo bisogno che l'Ente si predisponga ad un ragionamento di tipo industriale; deve cioè non già limitarsi a comunicare di aver installato il blocco automatico o il controllo elettrico, bensì informarci di quanto sta spendendo per una certa linea al fine di ottenere determinati risultati, commisurando questi ultimi al fabbisogno e alle potenzialità. È questo il ragionamento che fa un'azienda industriale e noi chiediamo quindi all'Ente di darci una prospettiva, di dirci come può svilupparsi questa linea rispetto ai servizi di cui si parla e quali investimenti siano richiesti ed in quali tempi. Altrimenti, sarà una sorta di opera di San Pietro: un giorno si aggiunge una traversa, il giorno dopo si cambia una rotaia, il giorno dopo ancora si installa il blocco automatico, ma i risultati di tutti questi lavori restano misteriosi.

Il secondo aspetto che vorrei cogliere è estremamente importante. Infatti, per la prima volta (non mi risulta, del resto, che ciò sia accaduto in precedenza) il Ministro e l'Ente hanno dichiarato interesse nei confronti della relazione ferroviaria Aosta-Martigny. Ebbene, credo si tratti di un'apertura di notevole interesse che colgo pienamente, augurandomi che nelle prossime settimane possa svilupparsi un esame sulle potenzialità di questo collegamento. Non di questo in esclusiva, ovviamente, dato che i valichi in Italia sono molti e non si possono sviluppare tutti. Ad ogni modo, deve essere condotto un esame comparato sui diversi valichi su cui investire ed in particolare su questo, proprio per l'interesse che suscita sia a livello interno che a livello internazionale. Prendo atto, pertanto, della apertura del Governo in questa direzione.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione dei senatori Libertini, Meriggi e Senesi:

LIBERTINI, MERIGGI, SENESI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Con riferimento alla Officina Grandi Riparazioni delle Ferrovie dello Stato e alla stazione di Voghera (Pavia), gli interroganti chiedono di conoscere i tempi e i modi del completamento dei processi di ammodernamento avviati in quegli impianti dall'ente Ferrovie dello Stato.

In particolare, si rileva che negli ultimi dieci anni sono stati effettuati rilevanti investimenti per l'ammodernamento della OGR (Officina Grandi Riparazioni) delle Ferrovie dello Stato di Voghera, ottenendo risultati positivi, pur se, forse, non proporzionati all'entità delle somme impiegate, anche in ragione al carattere non organico dei finanziamenti, ma questo processo è manchevole in una parte importante; infatti, il reparto verniciatura ha ancora strutture vecchie e inadatte ai lavori che vi si compiono, mentre manca del tutto l'impianto per la sabbiatura, indispensabile per operare su vetture per le quali siano state utilizzate vernici di nuovo tipo. Tutto ciò abbassa la produttività del processo di riparazione, crea difficoltà ed ha anche incidenze negative sull'ambiente di lavoro.

Nella stessa OGR di Voghera esiste poi un reparto per la riparazione di attrezzature elettroniche, dotato di capacità professionale.

Gli interroganti chiedono di sapere, pertanto, come mai sia stato, almeno in apparenza, abbandonato il progetto volto a fare di questo reparto un riferimento generale a carattere compartimentale. Nel reparto tappezzeria esistono, invece, possibilità di produzione di pezzi di arredamento delle carrozze, che non vengono utilizzate poichè l'ente Ferrovie dello Stato acquista tali prodotti sul mercato. È vero che il mercato offre prezzi assai più ridotti, ma ciò avviene perchè il reparto tappezzeria non è stato modernizzato e non ha commesse che consentano economie di scala.

Nella stazione di Voghera, importante luogo di incrocio delle linee Milano-Genova e Bologna-Torino, si avviarono alcuni anni fa lavori per la modernizzazione dei fabbricati, l'allargamento dei fasci di binari che ricevono treni viaggiatori e per l'installazione dell'ACEI (Apparato Centrale Elettrico ad Itinerario), con comando a pulsanti. Una parte di questi lavori – quelli che riguardano i fabbricati – è giunta a buon fine, ma per altri, in particolare per l'ACEI, persiste una seria e nociva condizione di incertezza.

Gli interroganti desiderano conoscere inoltre quali previsioni l'ente Ferrovie dello Stato faccia per l'impegno finanziario necessario e per i tempi di completamento di un'opera utile, ma la cui diluizione nel tempo causa seri disagi.

Si rilevano incongruenze sulle linee che collegano Voghera ad altri centri e ciò ha provocato anche proteste dei lavoratori pendolari. Risulta che i ritardi cronici di alcuni treni derivino dalla bassa tensione che si produce nella alimentazione elettrica, dovuta allo squilibrio che si è creato tra nuovi potenti locomotori ad elevato assorbimento di potenza e l'inadeguatezza degli impianti elettrici (sottostazioni, eccetera). Si chiede dunque di conoscere quali misure si intenda adottare per correggere queste sfasature.

Appare poi del tutto assurdo che l'ente stia per istituire un nuovo casello ferroviario, con passaggio a livello, sulla linea Piacenza-Voghera, al chilometro 57,976, in sostituzione di un passaggio a livello privato, instaurando una lenta manovra a filo che comunque impegna dipendenti delle Ferrovie dello Stato.

Gli interroganti, infine, ritengono che l'avvio delle misure indicate completerebbe l'opera di risanamento di un nodo ferroviario importante.

(3-00318)

Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

* CRESCO, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Premesso che mi farò portatore delle osservazioni del collega Libertini sia presso la presidenza dell'ente Ferrovie dello Stato che presso il Ministro, darò ora lettura della risposta del Governo all'interrogazione presentata dallo stesso senatore Libertini e da altri senatori.

L'ente Ferrovie dello Stato ha fatto sapere che l'Officina grandi riparazioni di Voghera è dotata di un impianto di verniciatura a spruzzo meccanizzato, completato da un *tunnel* di essiccazione delle vernici; l'impianto, anche se di costruzione non recente, viene regolarmente utilizzato ed al momento non si ravvisa la necessità di addivenire alla sostituzione.

Per quanto concerne l'impianto di sabbiatura carrozze si informa che di recente sono state puntualizzate le specifiche tecniche da inserire nel capitolato di appalto dell'impianto e quanto prima sarà esperita la relativa gara.

In merito alla riparazione di apparecchiature elettroniche, l'ente Ferrovie dello Stato precisa che viene in atto eseguita la revisione di apparati elettronici provenienti dalle carrozze in riparazione presso l'officina, nonchè la riparazione accentrata di numerose parti di apparati elettronici provenienti dagli impianti di esercizio dell'intera rete. Tali prestazioni risultano al momento congruenti con le esigenze generali di riparazione di apparati elettronici ed il reparto verrà costantemente adeguato alle esigenze di riparazione.

Circa i lavori di tappezzeria si fa presente che l'introduzione di nuove carrozze, come quelle per le medie distanze, ha consentito in diversi casi la riduzione dei costi di riparazione nel settore. Uno dei casi di semplificazione delle lavorazioni consiste nella nuova concezione dei divani, il cui rivestimento di tessuto viene sostituito rapidamente anche in occasione di manutenzione corrente. Per tali motivi si sono immessi alle scorte rivestimenti già confezionati.

L'ente Ferrovie dello Stato non ritiene conveniente l'attrezzamento di una officina con macchinari specializzati per rendere competitiva, con le ditte del settore, la confezione di tali rivestimenti, in quanto l'impianto non garantisce un carico di lavoro tale da avere un ritorno economico dall'investimento.

Inoltre, dato che la disponibilità di mano d'opera dell'impianto in questione è inferiore al fabbisogno per la riparazione dei rotabili, l'Ente ritiene che la stessa possa essere più proficuamente utilizzata in lavori prettamente ferroviari, anche per valorizzarne la professionalità.

Per quanto riguarda la stazione di Voghera, già nel 1982 venne ravvisata la necessità di operare un intervento sostanziale e rinnovatore tale da determinare un decisivo salto di qualità riguardo alle condizioni ambientali di lavoro e alla funzionalità dell'impianto. Venne pertanto definito un nuovo piano regolatore della stazione compatibile con il futuro quadruplicamento della tratta Voghera-Tortona.

Gli interventi da realizzare per la completa attuazione di detto piano regolatore avrebbero comportato (valutazione 1985) una spesa di lire 30,5 miliardi; per cui, in relazione ai fondi disponibili, venne deciso di realizzare una prima fase funzionale di lavori per l'importo di lire 11,5 miliardi, da finanziare a carico del capitolo 501 del bilancio.

I lavori di prima fase previsti nella relativa proposta, approvata nel dicembre 1985, comprendevano essenzialmente: la sistemazione dei binari di stazione lato Milano e lato Piacenza, fino al fabbricato viaggiatori; la costruzione di un impianto apparati centrali elettrici ad itinerari (ACEI) di tipo modulare banalizzato, completo di segnalamento di manovra per la parte riguardante le opere di cabina; il prolungamento di due sottopassi di stazione e la formazione di un nuovo marciapiede al tronchino lato Piacenza.

I predetti interventi già in avanzato corso di esecuzione procedono regolarmente e si presume che essi possano essere portati a termine entro la fine del prossimo anno.

In particolare, i lavori di cabina dell'ACEI sono in corso da parte della ditta Westinghouse, che ha prodotto il piano schematico e la tabella delle condizioni, attualmente all'approvazione dell'Ufficio produzione di Milano.

È comunque implicito che l'aumento della potenzialità della stazione potrà concretarsi soltanto attraverso la completa realizzazione dei dispositivi d'armamento previsti nel piano regolatore nonchè dell'impianto ACEI, che

consentirà una rapida formazione degli itinerari ed istradamenti e, conseguentemente, una riduzione dei tempi occorrenti per la liberazione degli stessi.

Tali interventi di completamento sono stati inseriti nel programma pluriennale di investimenti, approvato con decreto interministeriale Trasporti-Tesoro nel marzo 1987.

Per quanto concerne i problemi di alimentazione elettrica, si fa presente che, per fronteggiare i maggiori assorbimenti richiesti dal traffico, sono già in corso interventi di potenziamento del sistema di alimentazione afferente al nodo di Voghera.

In particolare, è prevista a tal fine la realizzazione di nuove sottostazioni elettriche di conversione a Pavia e Broni, oltrechè della sottostazione elettrica di Sarmato.

Per quanto riguarda il passaggio a livello situato al Km 57+976 della linea Piacenza-Voghera, attualmente affidato alla sola responsabilità degli utenti, la modifica è stata decisa a seguito della trasformazione da privata in pubblica della strada afferente, per consentire il collegamento tra la stazione di Vallanza e il comune di Broni. Alla spesa complessiva valutabile in 50 milioni di lire, compresi i materiali, il comune ha partecipato con circa 29,5 milioni di lire. La soluzione tecnica prescelta è stata determinata dalla necessità di contenere le spese. La manovra verrà effettuata da un posto di guardia limitrofo e quindi non comporterà oneri di personale.

Letta questa risposta, credo che l'unica cosa da eliminare sia l'aggettivo «rapida».

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* LIBERTINI. La mia insoddisfazione nasce dal fatto che, pur rilevando nella risposta data una dichiarazione di intenti positiva, che è quella di sviluppare e valorizzare l'Officina grandi riparazioni di Voghera e di modernizzare il nodo di Voghera – mi sembra che questi elementi siano contenuti con chiarezza nella risposta letta dal Sottosegretario, e li colgo positivamente – tuttavia, nel merito delle misure, la stessa risposta denota una serie di ritardi, di incongruenze, di sfasature deplorevoli che noi intendiamo siano rimosse.

Voglio solo far osservare, intanto, che non ha molto senso dire – perchè è solo una petizione di principio – che è vero che in una fase di lavorazione vi sono delle parti nuove e delle parti vecchie e che il reparto verniciatura ha strutture vecchie. L'Ente ci risponde che è vero che tale reparto ha strutture vecchie, ma che si ritiene giusto sia così. Questo non è un ragionamento. Se si modernizza il ciclo, si modernizza tutto.

Prendo atto, invece, che per l'impianto di sabbiatura si afferma di aver adottato delle misure. Ma allora, a maggior ragione, non si capisce perchè il tratto intermedio della verniciatura debba rimanere arretrato. Questa, ad esempio, è una delle incongruenze.

Per quanto riguarda la questione della tappezzeria, non voglio entrare nel merito. Può darsi benissimo che non sia giusto fare riparazioni in tappezzeria, ma ciò che la direzione stessa dell'Officina chiede da tempo all'Ente è un confronto di merito sui costi, perchè le affermazioni generiche non contano nulla.

Se si dimostra, con un confronto a tavolino che non c'è mai stato, che all'Ente conviene comprare sul mercato questi prodotti e non fare le riparazioni nell'Officina, nessuno solleverà il problema, ma questo confronto è finora mancato.

Infine, per quanto riguarda il nodo di Voghera, è vero, sono state adottate alcune misure, però la situazione procede con una lentezza assurda. Si sentono delle date: 1982, 1981, ma siamo nel 1988. Se si procede di questo passo, quando il nodo di Voghera sarà in condizione di rispondere alle funzioni che lo stesso Ente gli assegna?

Infine, mi sia consentito di dire che è un po' pietosa la risposta che riguarda la parte del casello, perchè in tutt'Italia siamo orientati a togliere i caselli: qui invece si sostituisce un casello privato con un nuovo casello pubblico – questa è la sostanza –, quindi si fa un lavoro inutile. Mi consenta, onorevole Sottosegretario, anche questo è un po' emblematico, perchè l'ente Ferrovie dello Stato è capace di fare l'elettrificazione di una linea che poi sarà rettificata smontando l'impianto di elettrificazione, il che è proprio il modo burocratico di procedere.

In ogni modo, pur ribadendo l'insoddisfazione e la richiesta che si vada avanti nella soluzione delle questioni che sono state poste, voglio sottolineare (mi interessa che rimanga agli atti del Senato) l'impegno del Governo e dell'Ente per sviluppare l'Officina di Voghera ed il suo ruolo e per portare il nodo di Voghera all'altezza delle sue importanti funzioni.

PRESIDENTE. È uno dei nodi ferroviari più importanti di Italia e d'Europa.

Lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni è così esaurito.

Interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio dell'interrogazione pervenuta alla Presidenza.

DI LEMBO, *segretario, dà annunzio dell'interrogazione con richiesta di risposta scritta pervenuta alla Presidenza, che è pubblicata in allegato ai Resoconti della seduta odierna.*

Ordine del giorno per le sedute di martedì 4 ottobre 1988

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi martedì 4 ottobre, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 16,30 e la seconda alle ore 21, con il seguente ordine del giorno:

Disposizioni in materia di coordinamento della lotta contro la delinquenza di tipo mafioso e integrazione del decreto-legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 ottobre 1982, n. 726.

La seduta è tolta (*ore 10,45*).

DOTT. EZIO MANCIATI
Consigliere preposto *ad interim* alla direzione del Servizio dei resoconti parlamentari

Allegato alla seduta n. 163

Disegni di legge, annunzio di presentazione

È stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa dei senatori:

BATTELLO, SALVATO, MACIS, GRECO, IMPOSIMATO, CORRENTI e BOCHICCHIO SCHELOTTO. – «Modifica al libro primo del codice civile in materia di interdizione e di inabilità» (1336).

Disegni di legge, assegnazione

I seguenti disegni di legge sono stati deferiti

– in sede deliberante:

alla 4ª Commissione permanente (Difesa):

«Attribuzione di una promozione a titolo onorifico in favore degli ex combattenti del secondo conflitto mondiale» (1297), previo parere della 1ª Commissione;

– in sede referente:

alla 2ª Commissione permanente (Giustizia):

DIANA ed altri. – «Casi di esclusione dell'applicabilità di sanzioni penali a carico dei sostituti d'imposta» (1221), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 6ª Commissione.

Disegni di legge, approvazione da parte di Commissioni permanenti

Nella seduta di ieri, la 3ª Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione), ha approvato il seguente disegno di legge: Deputati Tremaglia ed altri; Marri ed altri; Aiardi ed altri. – «Anagrafe e censimento degli italiani all'estero» (1238) (*Approvato dalla 3ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

Domande di autorizzazione a procedere in giudizio, deferimento

La seguente domanda di autorizzazione a procedere è stata deferita all'esame della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari:

contro il senatore Franco, per i reati di cui agli articoli 110 e 328 del codice penale; 110 e 437 del codice penale; 110 e 591 del codice penale; 110 del codice penale e 10, 13, 34, 72, 91, 92, 109, 267, 271, 287, 311, 313, 324, 328, 330, 337, 339, 341, 374, 389 del decreto del Presidente della Repubblica

n. 547 del 1955; 110 del codice penale e 7, 20, 39 del decreto del Presidente della Repubblica n. 303 del 1956 (*Doc.* IV, n. 46).

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

MESORACA, TRIPODI, GAROFALO, ALBERTI. – *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* – Considerato:

che in Calabria le condizioni atmosferiche quest'anno sono state particolarmente avverse, soprattutto a causa della forte calura e di un lungo periodo di siccità;

che in conseguenza di ciò nella regione, e con particolare acutezza nel crotonese, sono state colpite, secondo le prime stime, tutte le colture fondamentali: il 100 per cento degli ortaggi (meloni, angurie, cetrioli, zucchine e peperoni), il 50 per cento dei pomodori e il 40 per cento della bietola, del grano e dei vigneti;

che c'è stata a fine luglio una richiesta della giunta regionale per applicare in Calabria il regime di calamità naturale in relazione alla legge n. 590 del 1981,

l'interrogante chiede di sapere:

se la richiesta della giunta sia stata già esaminata e con quali esiti;

se più specificatamente siano stati predisposti i provvedimenti relativi per l'indennizzo dei danni e il rinvio del pagamento delle cambiali agrarie che costituiscono i due problemi più impellenti per imprenditori e produttori agricoli della Calabria.

(4-02176)