

COMUNICAZIONI

**Missioni valedoli
nella seduta del 1° ottobre 1998.**

Albertini, Andreatta, Berlinguer, Bindi, Burlando, Calzolaio, Castellani, Dini, Fantozzi, Fassino, Finocchiaro Fidelbo, Giovine, Ladu, Maccanico, Marongiu, Mattioli, Montecchi, Pennacchi, Pinza, Prodi, Sales, Sinisi, Testa, Turco, Veltroni, Vigneri, Visco, Vita.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta).

Albertini, Andreatta, Berlinguer, Bindi, Bordon, Burlando, Calzolaio, Castellani, Cerulli Irelli, Corleone, Dini, Fantozzi, Fassino, Finocchiaro Fidelbo, Giovine, Ladu, Maccanico, Marongiu, Mattioli, Montecchi, Pennacchi, Pinza, Prodi, Sales, Sinisi, Testa, Treu, Turco, Veltroni, Vigneri, Visco, Vita.

Annunzio di proposte di legge.

In data 30 settembre 1998 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

GRIMALDI: « Istituzione del difensore pubblico » (5268);

FOTI ed altri: « Norma in tema di indennità risarcitoria per violazione delle disposizioni sulle bellezze naturali e paesistiche » (5269);

SODA: « Modifica del periodo di validità della patente di guida dei soggetti già dipendenti da alcool o sostanze stupefacenti o psicotrope » (5270);

POLIZZI: « Disposizioni per il rilancio delle attività produttive nelle zone di crisi o svantaggiate » (5271);

FRONZUTI: « Riapertura dei termini per il riacquisto della cittadinanza italiana » (5272).

Saranno stampate e distribuite.

Annunzio di disegni di legge.

In data 30 settembre 1998 sono stati presentati alla Presidenza i seguenti disegni di legge:

dal ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica:

« Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1999) » (5266);

dal Presidente del Consiglio dei ministri e dai ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e delle finanze:

« Misure di finanza pubblica per la stabilizzazione e lo sviluppo » (5267).

Saranno stampati e distribuiti.

Trasmissione dal Senato.

In data 1° ottobre 1998 il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza la seguente proposta di legge:

S. 3393. — STORACE; ZAGATTI ed altri; DE CESARIS e PISTONE; PROPOSTA DI LEGGE D'INIZIATIVA POPOLARE; TESTA; PEZZOLI; DELMASTRO

DELLE VEDOVE; RICCIO e FOTI; PEZZOLI ed altri; « Disciplina delle locazioni e del rilascio degli immobili adibiti ad uso abitativo » (approvata, in un testo unificato, dalla Camera e modificata dal Senato) (790-806-825-1222-bis-1718-2382-4146-4161-4476-B).

Sarà stampata e distribuita.

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del regolamento, i seguenti progetti di legge sono deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti:

V Commissione (Bilancio):

BOCCIA ed altri: « Modifiche all'articolo 1 della legge 28 dicembre 1995, n. 549, concernenti il Fondo rotativo per la progettualità » (5063) *Parere delle Commissioni I, VI, VIII e XIV;*

VIII Commissione (Ambiente):

S. 3393. — STORACE; ZAGATTI ed altri; DE CESARIS e PISTONE; D'INIZIATIVA POPOLARE; TESTA; PEZZOLI; DELMASTRO DELLE VEDOVE; RICCIO e FOTI; PEZZOLI ed altri: « Disciplina delle locazioni e del rilascio degli immobili adibiti ad uso abitativo » (approvata, in un testo unificato, dalla Camera e modificata dal Senato) (790-806-825-1222-bis-1718-2382-4146-4161-4476-B) *Parere delle Commissioni I, II (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento), V e VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria);*

XI Commissione (Lavoro):

S. 3451. — « Disposizioni in materia di compensi per le commissioni giudicatrici degli esami di Stato conclusivi » (approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (5238) *Parere delle Commissioni I, V*

e VII (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento).

Trasmissione dal Presidente del Consiglio dei ministri.

Il Presidente del Consiglio dei ministri, ha inviato, ai sensi dell'articolo 21, comma 3, del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, sostituito dall'articolo 12 del decreto legislativo 23 dicembre 1993, n. 546, le comunicazioni relative ai seguenti provvedimenti, che sono state trasmesse alle Commissioni sottoindicate:

nomina del dottor Vincenzo SPAZIANTE a dirigente generale, livello B, del Ministero della difesa (alla I e alla IV Commissione);

conferimento all'ingegner Alberto FENU dell'incarico di dirigente generale, livello C, del Ministero delle finanze (alla I e alla VI Commissione).

Trasmissione dal ministro di grazia e giustizia.

Il ministro di grazia e giustizia, con lettera del 28 settembre 1998, ha trasmesso una nota relativa all'attuazione data all'ordine del giorno in Assemblea NARDINI ed altri n. 9/3240/11, concernente la situazione dei detenuti stranieri, accolto come raccomandazione dal Governo nella seduta dell'Assemblea del 19 novembre 1997.

La suddetta nota è a disposizione degli onorevoli deputati presso la Segreteria generale — Ufficio per il controllo parlamentare ed è trasmessa alla II Commissione (Giustizia), competente per materia.

Trasmissione dal ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.

Il ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, con lettera in data 30 settembre 1998, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 15 della legge

5 agosto 1978, n. 468, come modificato dall'articolo 9 della legge 23 agosto 1988, n. 362, la relazione previsionale e programmatica per l'anno 1999 (doc. XIII, n. 3).

A questo documento è allegata:

ai sensi dell'articolo 2 della legge 24 dicembre 1985, n. 808, la relazione sullo stato dell'industria aeronautica per l'anno 1997, predisposta dal ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato (doc. XIII, n. 3-*quinquies*).

Questi documenti sono stampati e distribuiti.

Annunzio della trasmissione di atti della Corte costituzionale.

Nel mese di settembre 1998 sono pervenute ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per la trasmissione alla Corte costituzionale di atti relativi a giudizi di legittimità costituzionale.

Questi documenti sono trasmessi alla Commissione competente.

Atti di controllo e di indirizzo.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* al resoconto della seduta odierna.

INTERPELLANZE URGENTI

(Sezione 1 – Costituzione di organismi per la tutela della sicurezza dei minori)**A)**

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere – premesso che:

recenti, drammatici fatti di cronaca hanno messo in evidenza l'intollerabile situazione di disagio dell'infanzia e dell'adolescenza che, soprattutto nel Meridione, conduce sempre più frequentemente ad episodi di abusi sui minori, che vanno dallo sfruttamento del lavoro alle violenze sessuali fino all'abbandono e al degrado che si materializza nelle aree più depresse ed emarginate dei centri urbani –:

se non ritenga che la questione della sicurezza e della tutela dei minori rappresenti una nuova emergenza nazionale la cui soluzione è di competenza del Governo;

se non ritenga pertanto opportuno assumere un'iniziativa forte al fine di costituire a livello provinciale, presso le prefetture, dei nuclei di controllo, degli organismi in grado di approntare un'adeguata azione di prevenzione dei fenomeni di abbandono e di degrado, per rendere più cogente l'obbligo scolastico e più effettiva e capillare la tutela dei minori.

(2-01394) « Bressa, Mario Pepe ».

(29 settembre 1998).

(Sezione 2 – Ingresso della Deutsche Bank nel capitale della Comit)**B)**

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, per sapere:

se l'ingresso della *Deutsche Bank* in posizione di comando nel capitale della Banca commerciale italiana sia stato oggetto di preventiva informazione al Governo italiano, secondo la prassi sempre usata nei rapporti tra grandi banche internazionali;

quale sia la posizione del Governo in ordine all'operazione, tenuto conto che:

a) la *Deutsche Bank* è la prima banca tedesca;

b) il primo azionista della stessa Banca commerciale italiana è, attualmente, la *Commerzbank*, terza banca tedesca;

c) la *Deutsche Bank* è già presente, nel sistema bancario italiano, dopo l'acquisto della Banca d'America e d'Italia, in misura notevole;

d) la *Deutsche Bank* è uno dei maggiori azionisti del gruppo Fiat;

e) la *Deutsche Bank* si è sempre distinta per la sua opposizione alle iniziative italiane in Germania e il suo atteggiamento è stato decisivo, in tempi recenti, per contrastare l'acquisto, da parte del Gruppo Pirelli, di una impresa tedesca;

f) un'altra grande banca italiana, il Credito italiano, è influenzata da una compagnia di assicurazione tedesca, la *Allianz*;

g) non risulta che, a questa massiccia presenza tedesca in Italia, corrisponda una seppur minima presenza di capitale italiano in Germania;

se non ritenga che tutto l'atteggiamento del sistema bancario e finanziario italiano, teso ad accorpamenti, fusioni ed alleanze di carattere nazionale, senza alcuna iniziativa di carattere internazionale, sia destinato a creare una situazione di provinciale sudditanza del sistema stesso e si ponga in aperto contrasto con la creazione di un omogeneo sistema bancario e finanziario europeo.

(2-01395) « Diliberto, Nesi ».

(29 settembre 1998).

(Sezione 3 – Misure di sostegno alle famiglie per le spese scolastiche)

C)

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere – premesso che:

anche per quest'anno scolastico le famiglie italiane sono costrette a sobbarcarsi il pesante onere dell'acquisto dei costosissimi testi scolastici;

sembra inoltre che la preparazione scolastica sia programmata a peso più che per i suoi contenuti, viste le dimensioni dei testi, molti dei quali sono diversi solo per la variazione di alcuni fogli e della copertina;

in molte famiglie vi sono più figli che frequentano i corsi di studio medi, superiori ed universitari, e il Governo con la nuova riforma ha ritenuto di elevare l'età della scuola dell'obbligo –:

se non ritenga più giusto e opportuno prevedere particolari agevolazioni fiscali

per le famiglie monoreddito e per quelle in cui i capi famiglia siano cassintegrati, disoccupati o pensionati.

(2-01398) « Marengo, Armaroli, Selva, Butti, Landolfi, Malgieri, Napoli, Storace, Mitolo, Morselli, Mussolini, Nania, Antonio Rizzo, Pezzoli, Proietti, Pagliuzzi, Neri, Poli Bortone, Rasi, Simeone, Trantino, Zaccaro, Contino, Urso, Cuscunà, Fiori, Galeazzi, Lo Presti, Losurdo, Tosolini, Savarese, Paolone, Buontempo, Messa, Tremaglia ».

(29 settembre 1998).

(Sezione 4 – Individuazione delle mansioni usuranti)

D)

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere – premesso che:

il comma 11 dell'articolo 59 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, collegata alla manovra finanziaria 1998-2000, prevede a ridefinire le modalità di emanazione del provvedimento attuativo delle norme riguardanti l'individuazione delle mansioni usuranti di cui all'articolo 1, commi 34-38, della legge n. 335 del 1995;

lo stesso provvedimento stabilisce che i criteri per l'individuazione delle mansioni usuranti saranno stabiliti con un unico decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, della sanità e per la funzione pubblica e gli affari regionali, da emanarsi entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della legge n. 449 del 1997, su parere di una apposita commissione tecnico-scientifica, composta da non

più di venti componenti, costituita con carattere paritetico da rappresentanti delle amministrazioni interessate e delle organizzazioni maggiormente rappresentative dei datori di lavoro e dei lavoratori;

la commissione tecnica istituita, pur riunitasi più volte negli ultimi mesi, non ha ancora formulato il necessario parere, non consentendo quindi l'emanazione entro il termine previsto, scaduto il 27 giugno 1998, del decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale per la definizione dei

criteri per l'individuazione delle mansioni usuranti —:

quale sia lo stato di avanzamento dei lavori della commissione tecnica, quali i criteri finora elaborati per il riconoscimento dei lavori usuranti ed entro quale termine intenda provvedere all'emanazione del decreto in oggetto.

(2-01399)

« Mussi, Cordoni ».

(29 settembre 1998).

DISEGNO DI LEGGE: S. 3237 — PIANO TRIENNALE PER LA SOPPRESSIONE DI PASSAGGI A LIVELLO SULLE LINEE FERROVIARIE DELLO STATO. MISURE PER IL POTENZIAMENTO DI ITINERARI FERROVIARI DI PARTICOLARE RILEVANZA (APPROVATO DALLA VIII COMMISSIONE DEL SENATO) (5128)

(A.C. 5128 — sezione 1)

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO

ART. 1.

1. La « Ferrovie dello Stato SpA » è autorizzata a predisporre ed eseguire, nel periodo 1998-2000, un piano triennale di soppressione di passaggi a livello, privilegiando i principali itinerari internazionali e nazionali e gli ambiti dei principali nodi e stazioni, nonché le linee regionali di particolare rilevanza, nel limite massimo del 10 per cento delle risorse, mediante costruzione di idonei manufatti sostitutivi o deviazioni stradali, o di miglioramento delle condizioni di esercizio di passaggi a livello non eliminabili. Il piano triennale è inviato alle Camere perché sia trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari.

2. Il piano di cui al comma 1 deve essere formulato in coerenza con gli altri progetti di ammodernamento, tenuto conto comunque dei seguenti criteri di priorità:

a) velocità e frequenza dei convogli ferroviari;

b) volume medio giornaliero del traffico stradale veicolare;

c) numero dei binari posti in corrispondenza dell'attraversamento;

d) passaggi in aree urbane e metropolitane ad alta densità abitativa e di traffico locale;

e) incidentalità storica del passaggio a livello.

3. Per l'attuazione del piano di cui al comma 1, lo Stato apporta al capitale sociale della « Ferrovie dello Stato SpA » l'importo di lire 1.100 miliardi da ripartire in dieci anni a decorrere dal 1998, di cui lire 30 miliardi per l'anno 1998, lire 60 miliardi per l'anno 1999 e lire 110 miliardi per l'anno 2000. Il Ministro dei trasporti e della navigazione presenta alle Camere, perché sia trasmessa alle competenti Commissioni parlamentari, una relazione che documenti gli interventi realizzati con il relativo quadro economico.

4. All'onere di cui al comma 3 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per il 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

5. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è auto-

rizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

EMENDAMENTI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

Al comma 1, dopo le parole: La "Ferrovie dello Stato SpA", aggiungere le seguenti: d'intesa con i comuni, le province e le regioni interessate.

1. 1 Ciapusci, Bosco, Chincarini, Covre.

Al comma 3, secondo periodo, dopo le parole: e della navigazione, aggiungere le seguenti: ogni sei mesi.

1. 2 Ciapusci, Bosco, Chincarini, Covre.

(A.C. 5128 - sezione 2)

ARTICOLO 2 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

ART. 2.

1. La localizzazione delle opere di cui all'articolo 1 della presente legge, anche in difformità dalle prescrizioni e dai vincoli delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, fatta salva la normativa in materia paesaggistica ed ambientale, di beni archeologici e storico-architettonici e in materia sanitaria e della sicurezza, è disposta, ai sensi dell'articolo 10 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, e dell'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, come da ultimo modificato dall'articolo 17 della legge 15 maggio 1997, n. 127, d'intesa con le regioni interessate e gli enti locali nel cui territorio ricadono le opere stesse. Per l'approvazione di progetti che comportino ristrutturazioni complesse

della rete viaria e un cofinanziamento da parte di regioni ed enti locali è possibile altresì avvalersi dello strumento dell'accordo di programma di cui alla legge 8 giugno 1990, n. 142, e successive modificazioni ed integrazioni. Per i passaggi a livello delle strade private sono applicabili le disposizioni della legge 29 maggio 1969, n. 315, e le relative norme di esecuzione.

2. Il progetto di soppressione dei passaggi a livello interessanti gli itinerari regionali viene approvato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione d'intesa con le regioni, i comuni e le province interessate.

(A.C. 5128 - sezione 3)

ARTICOLO 3 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

ART. 3.

1. Per gli interventi di potenziamento ed ammodernamento degli itinerari ferroviari internazionali e dei collegamenti ad essi afferenti nonché dei principali corridoi ferroviari della penisola, con particolare riferimento alla velocizzazione dei traffici passeggeri e al potenziamento del trasporto merci su ferro lungo i più importanti assi dell'Italia meridionale, lo Stato apporta al capitale sociale della « Ferrovie dello Stato SpA » l'importo di lire 2.500 miliardi da ripartire in dieci anni a decorrere dal 1998, di cui lire 5 miliardi per ciascuno degli anni 1998 e 1999 e lire 250 miliardi per l'anno 2000.

2. Nell'ambito delle risorse di cui al comma 1, per lo sviluppo dell'itinerario ferroviario Venezia-Trieste-Lubiana, il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere contributi per l'ammodernamento di tratte ferroviarie in territorio sloveno, da realizzare da parte della « Ferrovie dello Stato SpA » per un importo non superiore a lire 300 miliardi.

3. Il programma degli interventi è sottoposto al parere delle competenti Commissioni parlamentari.

4. All'onere previsto dal presente articolo, pari a lire 5 miliardi per l'anno 1998, lire 5 miliardi per l'anno 1999 e lire 250 miliardi per l'anno 2000, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

EMENDAMENTI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 3 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 3.

Al comma 1, sopprimere la parola: meridionale

3. 15. Bosco, Ciapusci, Chincarini, Covre.

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

1-bis. Nell'ambito delle risorse e finalità di cui al comma 1, per realizzare il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria del Friuli-Venezia Giulia, il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere contributi alla « Ferrovie dello Stato s.p.a. » per un importo non inferiore a lire 300 miliardi.

3. 1. Menia, Bocchino, Savarese.

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

1-bis. Nell'ambito delle risorse e finalità di cui al comma 1, per realizzare il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria del Friuli-Venezia Giulia, il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere contributi alla

« Ferrovie dello Stato s.p.a. » per un importo non inferiore a lire 250 miliardi.

3. 2. Menia, Bocchino, Savarese.

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

1-bis. Nell'ambito delle risorse e finalità di cui al comma 1, per realizzare il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria del Friuli-Venezia Giulia, il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere contributi alla « Ferrovie dello Stato s.p.a. » per un importo non inferiore a lire 200 miliardi.

3. 3 Menia, Bocchino, Savarese.

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

1-bis. Nell'ambito delle risorse e finalità di cui al comma 1, per realizzare il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria del Friuli-Venezia Giulia, il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere contributi alla « Ferrovie dello Stato s.p.a. » per un importo non inferiore a lire 150 miliardi.

3. 4. Menia, Bocchino, Savarese.

Sopprimere il comma 2.

***3. 5.** Menia, Bocchino, Savarese.

Sopprimere il comma 2.

***3. 16.** Di Luca, Romani, Mammola, Floresta, Becchetti, Gagliardi, Collavini, Urbani, Cesaro, Pilo, Rossetto, Marzano, Deodato, Maiolo, Rivolta, Giovine, Lo Jucco, Pecorella, Alessandro Rubino, Taborelli, Possa, de Ghislanzoni Cardoli, Gastaldi, Saponara, Colletti, Paroli, Tortoli, Aprea, Valducci, Rosso, Armosino, Stradella, Fratta Pasini, Berruti, Masiero, Radice.

Sostituire il comma 2, con il seguente:

2. Nell'ambito delle risorse di cui al comma 1, il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere contributi aggiuntivi agli stanziamenti già pre-

visti, nella misura di lire 300 miliardi, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, per lo studio e la realizzazione dei valichi e l'ammodernamento delle linee ferroviarie di collegamento con la Francia, la Svizzera e l'Austria.

3. 7. Mammola.

Al comma 2, sostituire le parole: in territorio sloveno, con le seguenti: nel territorio del Friuli-Venezia Giulia.

3. 14. Bosco, Ciapusci, Chincarini, Covre.

Al comma 2, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Il Ministro dei trasporti e della navigazione è inoltre autorizzato a concedere contributi alla « Ferrovie dello Stato s.p.a. » per un importo non inferiore a lire 300 miliardi per realizzare il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria del Friuli-Venezia Giulia,.

3. 9. Menia, Bocchino, Savarese.

Al comma 2, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Il Ministro dei trasporti e della navigazione è inoltre autorizzato a concedere contributi alla « Ferrovie dello Stato s.p.a. » per un importo non inferiore a lire 250 miliardi per realizzare il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria del Friuli-Venezia Giulia,.

3. 10. Menia, Bocchino, Savarese.

Al comma 2, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Il Ministro dei trasporti e della navigazione è inoltre autorizzato a concedere contributi alla « Ferrovie dello Stato s.p.a. » per un importo non inferiore a lire 200 miliardi per realizzare il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria del Friuli-Venezia Giulia,.

3. 11. Menia, Bocchino, Savarese.

Al comma 2, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Il Ministro dei trasporti e della navigazione è inoltre autorizzato a concedere contributi alla « Ferrovie dello Stato s.p.a. » per un importo non inferiore a lire 150 miliardi per realizzare il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria del Friuli-Venezia Giulia,.

3. 12. Menia, Bocchino, Savarese.

Al comma 2, aggiungere, in fine, le seguenti parole: e lire 170 miliardi per l'integrale completamento del quadruplicamento della tratta delle Ferrovie Nord Milano per il collegamento rapido tra Milano e Malpensa 2000

3. 17. Di Luca, Romani, Mammola, Floresta, Becchetti, Gagliardi, Collavini, Urbani, Cesaro, Pilo, Rossetto, Marzano, Deodato, Maiolo, Rivolta, Giovine, Lo Jucco, Pecorella, Alessandro Rubino, Taborelli, Possa, de Ghislanzoni Cardoli, Gastaldi, Saponara, Colletti, Paroli, Tortoli, Aprea, Valducci, Rosso, Armosino, Stradella, Fratta Pasini, Berruti, Masiero, Radice.

Sopprimere il comma 3

3. 13. Bocchino, Menia, Savarese.

(A.C. 5128 - sezione 4)

**ARTICOLO 4 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO**

ART. 4.

1. Al fine di consentire il potenziamento dei collegamenti ferroviari, esistenti ed in corso di realizzazione, con l'aeroporto intercontinentale di Malpensa, con riferimento alle linee di collegamento con Mi-

lano, Novara e la Svizzera, sia della rete della « Ferrovie dello Stato SpA » che della rete della « Ferrovie Nord Milano SpA », nonchè per urgenti e limitati interventi relativi alla viabilità stradale, è autorizzata la spesa di lire 3,305 miliardi per l'anno 1998, di lire 224,105 miliardi per l'anno 1999 e di lire 78,683 miliardi per l'anno 2000. Al relativo onere, pari a lire 3,305 miliardi per l'anno 1998, a lire 224,105 miliardi per l'anno 1999 e a lire 78,683 miliardi per l'anno 2000, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero medesimo.

EMENDAMENTO PRESENTATO ALL'ARTICOLO 4 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 4.

Al comma 1, primo periodo, sostituire le parole: di lire 3,305 miliardi per l'anno 1998, di lire 224,105 miliardi per l'anno 1999 e di lire 78,683 miliardi per l'anno 2000 *», con le seguenti:* di lire 10 miliardi per l'anno 1998, di lire 250 miliardi per l'anno 1999 e di lire 80 miliardi per l'anno 2000.

Conseguentemente al medesimo comma 1, secondo periodo, sostituire le parole: a lire 3,305 miliardi per l'anno 1998, a lire 224,105 miliardi per l'anno 1999 e a lire 78,683 miliardi per l'anno 2000 *con le seguenti:* di lire 10 miliardi per l'anno 1998, di lire 450 miliardi per l'anno 1999 e di lire 450 miliardi per l'anno 2000.

4. 1. Ciapuscì, Bosco, Chincarini, Covre, Bianchi Clerici, Giancarlo Giorgetti, Maroni, Galli.

(A.C. 5128 - sezione 5)

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge « Piano triennale per la soppressione dei passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato - Misure per il potenziamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza » prevede lo stanziamento di un importo non superiore a lire 300 miliardi per l'ammodernamento di tratte ferroviarie in territorio sloveno sull'asse Trieste-Venezia-Lubiana;

tale previsione, perdurando la politica di dumping delle ferrovie slovene e le attuali carenze delle ferrovie dello Stato nel compartimento di Trieste e del Friuli Venezia Giulia, rischia di determinare per la Regione un doppio danno:

1. deviazione di traffici dal centro-est Europa oggi gravitanti sui porti italiani del nord Adriatico verso quelli di Capodistria e Fiume resi paradossalmente più competitivi proprio grazie ai finanziamenti italiani;

2. aggravio degli oneri in franchi oro a carico delle Ferrovie dello Stato per i maggiori traffici provenienti dalla stessa area e diretti all'interno del territorio italiano che continuerebbero ad essere, come oggi avviene, contingentati e trattenuti ai transiti con la Slovenia;

il compartimento ferroviario di Trieste continua ad essere fortemente penalizzato tanto nel traffico passeggeri (con il nuovo orario scompare il collegamento diretto Trieste-Roma ponendo di fatto Venezia quale capolinea orientale) quanto nel traffico merci (mancano locomotori di adeguata potenza per fare fronte alla difficile altimetria delle linee locali e diversi tratti ferroviari della Regione necessitano di modernizzazione, raddoppio delle linee o adeguamento delle infrastrutture per il

traffico intermodale) ed il progetto TAV - alta velocità si ferma per il momento a Venezia;

impegna il Governo

a destinare, nell'ambito delle risorse di cui all'articolo 3 comma 1, uno stanziamento non inferiore a lire 150 miliardi da destinarsi all'ammodernamento e alle migliorie ferroviarie nel territorio del Friuli-Venezia Giulia.

9/5128/1 Menia, Bocchino, Savarese.

La Camera

visti gli stanziamenti e le finalità previsti dall'articolo 1;

considerato che da tempo il Comune di Gozzano ha chiesto alle Ferrovie dello Stato di eliminare i passaggi a livello siti nell'ambito cittadino mediante una variante al tracciato della linea ferroviaria;

che tale intervento è stato ritenuto necessario dalle Ferrovie dello Stato;

che le finalità di tale intervento sulla linea sono compatibili con le caratteristiche e le priorità indicate dallo stesso articolo 1;

che la Regione Piemonte ha stanziato la somma di lire 10 miliardi di cui 3 miliardi a bilancio dei 1998 e 7 miliardi a bilancio per il 1999 e che la spesa complessiva prevista per l'intervento è pari a miliardi 50

impegna il Governo

ad inserire fra gli interventi di cui all'articolo 1 la realizzazione della variante della linea ferroviaria volta ad eliminare i passaggi a livello e la cosiddetta « Gobba di Gozzano ».

9/5128/2 Mammola.

La Camera,

premesso che

i tre quarti del traffico commerciale è concentrato nel Nord Italia;

l'aeroporto di Malpensa è stato riconosciuto dall'Unione Europea quale opera prioritaria ai fini della creazione di reti transeuropee;

le gravi carenze dimostrate dal Governo nella programmazione dei voli nazionali ed internazionali sono dovute soprattutto alla mancanza di collegamenti ferroviari e stradali che fanno della Malpensa un *hub* difficilmente raggiungibile, soprattutto dalle regioni padane situate ad est di Milano;

l'assoluta necessità di potenziamento delle infrastrutture di collegamento con Malpensa non si esaurisce con i soli collegamenti verso Milano, Torino e Svizzera;

è assolutamente necessario potenziare ed integrare l'asse trasversale ferroviario pedemontano Brescia-Bergamo-Lecce-Como-Varese-Malpensa;

il contratto di programma tra Stato e Ferrovie scade il 31 dicembre 2000;

impegna il Governo

a prevedere nel successivo contratto di programma i fondi necessari per un progetto preliminare, definitivo ed esecutivo nonché la valutazione di impatto ambientale del suddetto asse.

9/5128/3 Chincarini, Ciapusci, Bosco, Covre.

La Camera,

esaminato l'A.C. 5128 relativo al piano triennale per la soppressione di passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato. Misure per il potenziamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza;

impegna il Governo

a predisporre la soppressione dei passaggi a livello ubicati nella città di Mantova di

fronte all'ospedale civile di viale Oslavia, di quello situato sulla strada Gambarara e di quello presso l'incrocio tra piazza Porta Ceresa e via Parma.

9/5128/4 Anghinoni, Ciapusci, Chincarini, Bosco, Covre.

La Camera,

esaminato l'A.C. 5128 relativo al Piano triennale per la soppressione di passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato. Misure per il potenziamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza;

impegna il Governo

in merito al progetto di soppressione dei passaggi a livello, a privilegiare i progetti per i quali siano stati già firmati accordi di programma « Convenzione di sicurezza » tra le Ferrovie dello Stato, l'ANAS e la provincia di Sondrio, parzialmente finanziati attraverso gli stanziamenti previsti dalla legge n. 102 del 1990.

9/5128/5 Ciapusci, Bosco, Chincarini, Covre.

La Camera,

esaminato l'A.C. 5128 relativo al piano triennale per la soppressione di passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato. Misure per il potenziamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza;

impegna il Governo

a potenziare i collegamenti ferroviari per il trasporto di merci e persone tenendo conto dei collegamenti con i principali interporti e le strutture di distribuzione con l'Austria e la Svizzera.

9/5128/6 Covre, Bosco, Ciapusci, Chincarini, Bianchi Clerici.

La Camera,

considerata l'importanza della regione Friuli-Venezia Giulia quale regione centro-europea;

valutata l'importanza del collegamento veloce transpadano, tra Est e Ovest Europa;

impegna il Governo

a prevedere nel successivo contratto di programma i fondi necessari per la realizzazione di opere di quadruplicamento o di velocizzazione del tratto Venezia-Trieste, atto indispensabile per il proseguimento ferroviario del corridoio 5.

9/5128/7 Fontanini, Bosco, Chincarini, Ciapusci, Covre.

La Camera,

considerata l'importanza della regione Friuli-Venezia Giulia quale terminale marittimo del traffico merci e passeggeri con l'Est e il Nord Europa;

valutata l'importanza del nodo intermodale di Cervignano del Friuli, quale punto di raccordo di tutte le merci provenienti dal Nord Europa verso il Mediterraneo;

impegna il Governo

a dare massima urgenza al completamento delle infrastrutture ferroviarie di collegamento dell'interporto di Cervignano (Friuli), con il porto di Trieste ed il confine austriaco.

9/5128/8 Bosco, Chincarini, Ciapusci, Covre.

La Camera,

premesso che:

gli interventi di potenziamento e di ammodernamento degli itinerari ferroviari internazionali e dei collegamenti ad essi afferenti devono interessare tutto il Paese, e non solo singole regioni;

la velocizzazione dei traffici passeggeri ed il potenziamento del trasporto merci su ferro sono obiettivi strategici per tutto il sistema italiano;

il Sud deve essere rapidamente integrato nel sistema di trasporto su ferro per giocare un ruolo non marginale nel nuovo contesto europeo;

impegna il Governo

a proporre priorità di intervento e progetti atti a realizzare gli obiettivi strategici del Paese, integrando anche gli interventi nelle regioni meridionali nel quadro del potenziamento degli assi principali presenti e previsti su tutto il territorio nazionale.

9/5128/9 Panattoni, Bosco, Merlo, Galletti, Bruno.

La Camera,

premesso che:

è interesse generale poter sviluppare i collegamenti ferroviari nell'area Pedemontana lombarda, caratterizzata da un traffico veicolare commerciale e privato non più assorbito da una vetusta e insufficiente rete viaria;

fino agli anni quaranta era in funzione una rete ferroviaria detta della Valmorea che collegava il Canton Ticino (Svizzera) con i comuni del comasco e del varesotto siti nella valle del Lanza e dell'Olonia;

tale concessione è ancora attiva e fa capo alle Ferrovie nord di Milano;

il sedime ferroviario è attualmente libero e che da una associazione locale è stato attivato un breve tratto di 4 chilometri che collega il comune di Valmorea con la cittadina di Stabio (Svizzera), tratto che ha ottenuto l'autorizzazione d'esercizio come linea turistica;

con un investimento abbastanza limitato potrebbe essere attivata tutta la tratta che va dal raccordo della rete ferroviaria svizzera a Stabio fino a Castel-

lanza dove si congiungerebbe con la linea per Malpensa, mettendo in collegamento con l'aeroporto intercontinentale anche le città di Como, Varese e Lugano;

altresì potrebbe permettere un veloce collegamento diretto tra Como e Varese decongestionando così la statale Briantea e soddisfacendo anche l'impegno assunto dal Governo in occasione della costituzione della nuova università dell'Insubria Varese-Como; detta linea potrebbe essere utilizzata da e per Malpensa per il traffico merci da questa area lombarda e svizzera così fortemente industrializzata;

tale realizzazione in base a stime delle Ferrovie nord di Milano ha un costo non superiore ai 70 miliardi e un tempo di realizzazione, stante il consenso dei comuni interessati e il tracciato già esistente, inferiore ad un anno:

impegna il Governo

ad attivarsi per il ripristino della ferrovia della Valmorea assicurando i relativi finanziamenti alle Ferrovie nord di Milano.

9/5128/10 Taborelli, Giancarlo Giorgetti, Bartolich, Butti.

La Camera,

considerato che:

con il nuovo orario ferroviario la Sicilia nord-orientale subisce una grave penalizzazione, essendo stata soppressa una coppia di corse in partenza da Catania per Roma e da Roma per Catania, rilevato che precedentemente in partenza da Catania per Roma, oltre alla corsa delle ore 21,40, vi era una seconda corsa successiva, che convogliava carrozze provenienti da Agrigento nonché da Vittoria, Gela e Caltagirone e viceversa per i treni in partenza da Roma;

i disagi ai viaggiatori sono assai presenti in una vasta zona costituente il

profondo sud dell'isola e che per decenni ha fruito di collegamenti più funzionali per il Centro ed il Nord Italia;

impegna il Governo

affinché intervenga prontamente perché i disagi e i disservizi degli utenti della Sicilia sud-orientale vengano prontamente eliminati.

9/5128/11 Garra, Pace, Caruso.

La Camera,

considerata la situazione di degrado della tratta ferroviaria Padova-Calalzo Di Cadore riguardante il territorio della provincia di Belluno;

valutata l'opportunità di mantenere un servizio pubblico di primaria utilità nelle zone di montagna suddette, anche per la compatibilità ambientale sostenuta dalle varie convenzioni europee (convenzione delle Alpi e carta delle regioni di montagna);

impegna il Governo

a sostenere finanziariamente l'ammodernamento, oltreché la manutenzione ordinaria e straordinaria della tratta ferroviaria ricadente nella provincia di Belluno.

9/5128/12 Calzavara, Bampo.

La Camera,

considerate le raccomandazioni a favore dello sviluppo del trasporto su rotaia previste dalla « convenzione delle Alpi » e dalla « carta delle regioni di montagna d'Europa »;

vista l'opportunità di collegare la pianura e la montagna veneta con il Brennero e quindi il centro Europa tramite un nuovo tronco ferroviario tra la città di Feltre e la vicina Valsugana; cioè tra la Regione Veneto e la Regione Trentino/Sudtirolo;

impegna il Governo

a valutare positivamente tale progetto ed a favorirne l'iter di attuazione.

9/5128/13 Calzavara, Fontan.

La Camera,

premesso che:

nell'azione di potenziamento delle infrastrutture del Mezzogiorno particolare rilievo assume la rete ferroviaria nei suoi itinerari nazionali e locali;

la politica di contenimento della spesa nel settore ferroviario non può penalizzare quegli itinerari locali che per valore sociale, culturale ed economico rispondono ad una ragione valida circa il loro mantenimento e potenziamento;

gli effetti dinamici introdotti dai provvedimenti governativi verso il Mezzogiorno e la Sicilia, in particolare verso le aree interessate dalla programmazione negoziata e dall'attuazione dei provvedimenti finalizzati allo sviluppo dell'attività economica, produrranno una graduale trasformazione di quelle aree tale da indurre ad una riconsiderazione del ruolo degli itinerari ferroviari all'interno di una logica complessiva delle localizzazioni infrastrutturali;

impegna il Governo

ad elaborare entro tre mesi assieme alle regioni, un piano di potenziamento e valorizzazione degli itinerari ferroviari locali suscettibili di una attualizzazione economica in rapporto alla utenza e al potenziale economico delle aree del Mezzogiorno e della Sicilia.

9/5128/14 Cappella.

La Camera,

in relazione all'approvazione del disegno di legge concernente il piano trien-

nale per la soppressione di passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato. Misure per il potenziamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza;

impegna il Governo

a ricomprendere tra i criteri di priorità di cui all'articolo 1 anche:

passaggi in aree turistiche prossime alle coste marittime;

passaggi in adiacenza delle zone industriali;

passaggi nelle città capoluogo di provincia.

9/5128/15 Boccia, Izzo, Molinari, Pittella, Sica.

La Camera,

in sede di discussione del disegno di legge sul « Piano triennale per la soppres-

sione di passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato. Misure per il potenziamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza (A.C. 5128) »;

considerato il pessimo stato in cui versano i collegamenti ferroviari delle zone periferiche tra cui la provincia di Ragusa nell'ambito dell'intera Sicilia;

preso atto che da qualche giorno la corsa giornaliera Ragusa-Roma-Ragusa è stata ridotta a tre corse la settimana;

impegna il Governo

ad intervenire tempestivamente presso le Ferrovie dello Stato per ripristinare la corsa giornaliera Ragusa-Roma-Ragusa considerato che, seppur lenta, tale corsa costituisce l'unico collegamento per via ferroviaria tra la provincia di Ragusa e il resto del mondo.

9/5128/16 Caruso.

DISEGNO DI LEGGE: S. 3299 — DELEGA AL GOVERNO PER LA RAZIONALIZZAZIONE DEL SERVIZIO SANITARIO NAZIONALE E PER L'ADOZIONE DI UN TESTO UNICO IN MATERIA DI ORGANIZZAZIONE E FUNZIONAMENTO DEL SERVIZIO SANITARIO NAZIONALE. MODIFICHE AL DECRETO LEGISLATIVO 30 DICEMBRE 1992, N. 502 (APPROVATO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI E MODIFICATO DAL SENATO) (4230)

(A.C. 4230 — sezione 1)

QUESTIONE PREGIUDIZIALE

La Camera,

preso atto dell'esame dell'a.c. 4230-B inerente la delega al Governo per la razionalizzazione del servizio sanitario nazionale e per l'adozione di un testo unico in materia di organizzazione e funzionamento del servizio sanitario nazionale;

considerato che detto provvedimento sta suscitando un crescente coro di critiche da parte sia di operatori sanitari, a tutti i livelli, che delle istituzioni, in quanto si profila un accentramento dei poteri con conseguente ingerenza dello Stato sulle stesse;

rilevato che lo stesso suscita preoccupazioni della Corte dei conti per quanto riguarda lo splafonamento della spesa sanitaria pubblica;

preso atto che il Governo anche su formali sollecitazioni, quali ad esempio la richiesta ai sensi dell'articolo 79, comma 6, del regolamento Camera, non ha prodotto e non intende produrre dati certi a garanzia che lo stesso provvedimento non comporti maggiori oneri per la collettività, vincolo, ricordiamo, imposto dalla natura del

provvedimento, quale collegato alla finanziaria 1998, cioè quella dell'anno scorso;

ritenuto che la modifica organizzativa della sanità oggetto della delega incide notevolmente sui bisogni e le esigenze della collettività, la razionalizzazione non può ridursi semplicisticamente alla individuazione di criteri senza poi un incisivo controllo parlamentare;

valutato che infatti, il testo all'esame risulta lesivo dei diritti di controllo parlamentare su atti di Governo, in quanto i termini prescritti per l'acquisizione dei pareri delle competenti Commissioni parlamentari e della conferenza unificata risultano assai esigui rispetto alla consistenza e importanza della riforma sanitaria che con tale provvedimento si intende realizzare. Tutto ciò anche in considerazione del fatto che il Governo deve richiedere i pareri alle relative Commissioni al fine di tenerne conto, come desumibile dall'interpretazione dello stesso articolo 14 della legge n. 400 del 1988;

considerato che inoltre il diritto di controllo parlamentare è nuovamente violato nella parte in cui (articolo 4 comma 1) ai fini della redazione del Testo unico si prevede la facoltà al Governo di apportare «modificazioni integrative e correttive», formulazione questa notevolmente discrezionale;

valutato che nel pieno rispetto delle previsioni di cui all'articolo 117 della Costituzione appare inopportuno ogni rinvio, per l'attuazione della normativa prevista dal testo in esame, ad atti diversi da leggi regionali;

considerato che i tempi non permettono la legificazione di tutte le norme contenute nel presente provvedimento, nei termini imposti dalla natura del medesimo, in quanto collegato alla manovra economico finanziaria per il 1998. Infatti, l'emanazione dei decreti legislativi avrebbe avuto ragione d'essere prima dell'apertura dell'attuale sessione di bilancio;

considerato che l'Antitrust ha riconosciuto il modello attuale e quello conseguente alla delega in discussione, non garante dei principi della concorrenza e, quindi, non in grado di assicurare il contenimento della spesa sanitaria né il miglioramento della qualità dei servizi;

rilevato che le norme contenute in detto provvedimento risultano lesive, tra l'altro, del diritto alla libertà di scelta sia per gli operatori del settore che per i cittadini che usufruiscono dei servizi;

valutato che nel suddetto provvedimento non si evidenziano norme in grado

di garantire la rimozione delle situazioni che hanno comportato, ed ancora comportano, il continuo aumento del disavanzo;

constatato, inoltre, che il documento in esame include anche temi delicati quali il riordino della medicina penitenziaria e la ridefinizione dei rapporti tra università e servizio sanitario nazionale, che necessitano di un approfondimento parlamentare a sé stante;

tenuto conto che, ancora una volta, la riforma in atto non prevede il superamento dell'individuazione nello stesso soggetto pubblico delle figure di erogatori di servizi, acquirente e controllore degli stessi. Tutto ciò ha quale inevitabile conseguenza il mantenimento di un sistema puramente monopolistico nel quale il privato accreditato non è posto nelle condizioni di svolgere una reale concorrenza, ma inevitabilmente ne viene cooptato;

delibera,

ai sensi dell'articolo 40 del regolamento,

di non passare all'esame degli articoli.

n. 1

Cè.