

RESOCONTO STENOGRAFICO

108.

SEDUTA POMERIDIANA DI MARTEDÌ 3 DICEMBRE 1996

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LUCIANO VIOLANTE**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **LORENZO ACQUARONE**

INDICE

	PAG.		PAG.
Assegnazione a Commissione in sede legislativa del disegno di legge n. 1580-B	8160	stenza al volo per il traffico aereo generale (2709)	8196
Calendario dei lavori dell'Assemblea (Modifica e calendario per il periodo dal 9 al 23 dicembre 1996):		Presidente	8196, 8207
Presidente	8211	Albertini Giuseppe, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione</i>	8199, 8200 8202, 8203, 8205, 8206, 8207
Disegni di legge di conversione:		Baccini Mario (gruppo CCD-CDU) ..	8197, 8204
(Assegnazione a Commissioni in sede referente)	8157	Becchetti Paolo (gruppo forza Italia) ..	8198, 8200 8201, 8203, 8206
(Trasmissione dal Senato)	8157	Bocchino Italo (gruppo alleanza nazionale)	8204 8205
Disegno di legge (Seguito della discussione):		Boghetta Ugo (gruppo rifondazione comunista-progressisti) .	8199, 8201, 8202, 8203, 8204
Trasformazione in ente di diritto pubblico economico dell'azienda autonoma di assi-		Burlando Claudio, <i>Ministro dei trasporti e della navigazione</i>	8207

N. B. I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'Allegato A.
Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'Allegato B.

PAG.	PAG.		
Ciapusci Elena (gruppo lega nord per l'indipendenza della Padania)	8207	Irrogazione di sanzioni a deputati:	
Garra Giacomo (gruppo forza Italia)	8201	Presidente	8211
Merlo Giorgio (gruppo popolari e democratici-l'Ulivo)	8197, 8202, 8205	Missoni	8157
Tuccillo Domenico (gruppo popolari e democratici-l'Ulivo), <i>Relatore</i>	8199, 8202, 8205, 8206, 8207	Per la risposta a strumenti del sindacato ispettivo:	
Disegno di legge di conversione (Discussione e approvazione con modificazioni):		Presidente	8208, 8209, 8210, 8211
Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 4 ottobre 1996, n. 517, recante interventi nel settore dei trasporti (2420)	8160	Aloi Fortunato (gruppo alleanza nazionale)	8209
Presidente ..	8160, 8178, 8180, 8186, 8190, 8194	Bergamo Alessandro (gruppo forza Italia)	8210
Becchetti Paolo (gruppo forza Italia)	8177	Bonito Francesco (gruppo sinistra democratica-l'Ulivo)	8209
Bocchino Italo (gruppo alleanza nazionale)	8175, 8193	Borghesio Mario (gruppo lega nord per l'indipendenza della Padania)	8208
Bosco Rinaldo (gruppo lega nord per l'indipendenza della Padania)	8188, 8194	Bosco Rinaldo (gruppo lega nord per l'indipendenza della Padania)	8210
Bruno Eduardo (gruppo rifondazione comunista-progressisti)	8162, 8187	Chiappori Giacomo (gruppo lega nord per l'indipendenza della Padania)	8210
Burlando Claudio, <i>Ministro dei trasporti e della navigazione</i>	8162, 8179, 8182, 8186, 8187, 8189, 8190, 8191, 8192, 8193	Pistone Gabriella (gruppo rifondazione comunista-progressisti)	8211
Chincarini Umberto (gruppo lega nord per l'indipendenza della Padania)	8183	Sbarbati Luciana (gruppo misto)	8209
Ciapusci Elena (gruppo lega nord per l'indipendenza della Padania)	8168, 8183, 8184, 8185, 8187, 8188, 8189	Veneto Armando (gruppo popolari e democratici-l'Ulivo)	8208
Copercini Pierluigi (gruppo lega nord per l'indipendenza della Padania)	8190	Per un richiamo al regolamento:	
De Piccoli Cesare (gruppo sinistra democratica-l'Ulivo), <i>Relatore</i>	8161, 8179, 8181	Presidente	8159
Di Luca Alberto (gruppo forza Italia)	8183, 8185, 8194	Buontempo Teodoro (gruppo alleanza nazionale)	8158
Duca Eugenio (gruppo sinistra democratica-l'Ulivo)	8166	Preavviso di votazioni elettroniche:	
Floresta Ilario (gruppo forza Italia)	8163	Presidente	8178
Malavenda Mara (gruppo misto)	8169	Sull'ordine dei lavori:	
Mammola Paolo (gruppo forza Italia)	8170, 8182, 8185, 8186, 8187, 8190, 8191, 8192	Presidente	8160
Matteoli Altero (gruppo alleanza nazionale)	8166	Bogi Giorgio, <i>Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento</i>	8160
Pisanu Beppe (gruppo forza Italia)	8193	Pittella Giovanni (gruppo sinistra democratica-l'Ulivo)	8159
Rogna Sergio (gruppo popolari e democratici-l'Ulivo)	8168	Sul tentato rapimento di un neonato da parte di zingari:	
Urso Adolfo (gruppo alleanza nazionale) ..	8173	Presidente	8195
Interrogazioni a risposta immediata (Annunzio dello svolgimento)	8208	Cè Alessandro (gruppo lega nord per l'indipendenza della Padania)	8195
		Ordine del giorno della seduta di domani ..	8212
		Considerazioni integrative dell'intervento del deputato Sergio Rogna in sede di discussione generale sul disegno di legge di conversione n. 2535	8213
		Dichiarazioni di voto finale dei deputati Paolo Galletti, Angelo Sanza e Eduardo Bruno sul disegno di legge di conversione n. 2420	8214

La seduta comincia alle 15.

MAURO MICHIELON, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Aleffi, Amoruso, Andreatta, Berlinguer, Bindi, Brancati, Calzolaio, Collavini, Dini, Evangelisti, Fassino, Finocchiaro Fidelbo, Giannattasio, Gnaga, Leoni, Marongiu, Mattioli, Pennacchi, Polenta, Pozza Tasca, Prodi, Risari, Rodeghiero, Sales, Selva, Sinisi, Turco, Veltroni, Vigneri, Visco e Vita sono in missione a decorrere dalla odierna seduta pomeridiana.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono trentuno, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'allegato A ai resoconti della odierna seduta pomeridiana.

Trasmissione dal Senato di disegni di legge di conversione e loro assegnazione a Commissioni in sede referente.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza i seguenti disegni di legge che sono stati assegnati, ai sensi del comma 1 dell'articolo 96-bis del regolamento, in sede referente, alle Commissioni sottoindicate:

S. 1538. — « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 ottobre

1996, n. 541, recante disposizioni urgenti in materia di bilancio per le imprese operanti nel settore dell'editoria e di protezione del diritto d'autore, nonché interventi per lo spettacolo » (*approvato dal Senato*) (2809), assegnato alla VII Commissione (Cultura), con il parere delle Commissioni I, II (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), V, VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per le disposizioni attinenti alla materia tributaria), IX, X e XII;

S. 1543. — « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 ottobre 1996, n. 548, recante interventi per le aree depresse e protette, per manifestazioni sportive internazionali, nonché modifiche alla legge 25 febbraio 1992, n. 210 » (*approvato dal Senato*) (2810), assegnato alla V Commissione (Bilancio), con il parere delle Commissioni I, II, VI, VII, VIII (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento), X, XII (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento), XIII e XIV;

S. 1545. — « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 ottobre 1996, n. 552, recante interventi urgenti nei settori agricoli e fermo biologico della pesca per il 1996 » (*approvato dal Senato*) (2811), assegnato alla XIII Commissione (Agricoltura), con il parere delle Commissioni I, II (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), V, VIII, X, XI e XIV.

I suddetti disegni di legge sono altresì assegnati alla I Commissione permanente (Affari costituzionali) per il parere all'Assemblea, di cui al comma 2 dell'articolo 96-bis.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A ai resoconti della odierna seduta pomeridiana.

**Per un richiamo al regolamento
(ore 15,05).**

TEODORO BUONTEMPO. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEODORO BUONTEMPO. Signor Presidente, desidero riferire a lei e all'Assemblea un episodio avvenuto in Transatlantico di cui sono stato protagonista insieme con un giornalista. Mi spiace che l'episodio sia avvenuto dentro il palazzo di Montecitorio e di ciò chiedo scusa a lei e agli altri parlamentari.

Nel riferirle l'accaduto, onorevole Presidente, vorrei dire che ai giornalisti deve essere assicurata la massima libertà di critica e di informazione, che i nostri lavori sono e devono sempre più essere trasparenti, ma mi chiedo come vengano effettuati gli accrediti dei giornalisti.

Quando un collega della stampa non riferisce in merito agli atti parlamentari, non scrive sulle proposte di legge, non si interessa dei lavori delle Commissioni parlamentari, non dà notizia e non critica gli atti parlamentari, mi chiedo in base a quali elementi venga accreditato presso Montecitorio.

È accaduto che il giornalista Perna ieri, sul quotidiano *Il Giornale*, ha scritto un ripugnante articolo contro la collega Alessandra Mussolini, che ha svolto molto bene il suo mandato parlamentare in quest'aula. Non entro nel merito, perché quando lei leggerà quell'articolo non credo, pur essendo l'onorevole Mussolini un'avversaria politica, che potrà approvare quello scritto. Inoltre, il giornalista fa riferimento al deputato Buontempo, che viene definito « il ruspante Teodoro Buontempo con perfidia più sottile del suo aspetto » e mi si attribuisce, tra virgolette, una frase sulla collega Alessandra Mussolini. Ebbene, io nella mia vita non ho

mai parlato con il giornalista Perna, né per telefono né direttamente, perché reputo il suo modo di fare « killeraggio » giornalistico, senza attenersi al commento di fatti, di notizie oppure di atti parlamentari, alla stregua di una organizzazione malavitosa alla quale viene ordinato di uccidere un personaggio politico. Quindi, siccome mi ripugna il suo modo di fare giornalismo, non ho mai parlato con lui.

Se un giornalista riferisce la frase di un parlamentare, significa che l'ha letta su un giornale, e in tal caso dovrebbe precisare la sua fonte con la frase: « Come ha scritto il giornale tal dei tali »; ovvero l'ha sentita, per cui dovrebbe dire: « Secondo voci pare che abbia detto ».

Ho chiesto la parola per un richiamo al regolamento, non solo per scusarmi perché vi è stato un confronto un po' vivace che comunque era bene non accadesse dentro le mura di Montecitorio...

PRESIDENTE. Mi pare che sia stato un monologo, non un confronto.

TEODORO BUONTEMPO. Onorevole Presidente, l'articolo era stato già scritto, diffondendo una falsità presso migliaia e migliaia di persone. Non ritengo che il deputato possa essere offeso, che gli si possano attribuire frasi non vere o comunque mai pronunciate e che tutto questo possa avvenire tranquillamente, nella totale impunità, e poi vedere lo stesso giornalista stazionare il giorno dopo in Transatlantico.

Sono tra coloro i quali ritengono che non bisogna chiudere alcuno spazio ai giornalisti; io stesso sono iscritto all'ordine dei giornalisti professionisti e credo che anche all'interno di Montecitorio bisogna offrire ai giornalisti le migliori condizioni possibili per seguire i nostri lavori. Non è mia intenzione chiudere alcuno spazio, ma la invito a darne anche alla nostra libertà in questa sede. Non è accettabile che entrino dentro la Camera persone che, invece di seguire i lavori parlamentari, girano come *killer*, fanno finta di andare al bagno solo per vedere con chi

stai parlando, ti guardano come prendi la tazzina del caffè, ti seguono solo per fare del male. Non ritengo che la dignità del parlamentare possa essere offesa ed infranta e che ciò possa avvenire nel silenzio generale dei parlamentari. Noi dobbiamo essere giudicati per i nostri atti, per le nostre dichiarazioni e per gli atteggiamenti pubblici, ma un giornalista che scrive l'espressione « con perfidia... »

PRESIDENTE. La invito a concludere, onorevole Buontempo.

TEODORO BUONTEMPO. Sì, signor Presidente.

Non ritengo di essermi comportato mai nella mia vita con malvagità; ho avuto confronti anche molto duri, ma sempre molto leali. Far leggere a mia figlia che io ho un aspetto perfido è una cosa che mi indigna e mi offende.

La invito, signor Presidente, ad un incontro con l'associazione dei giornalisti parlamentari per fissare delle regole. Concludo ricordando che non ho mai letto un articolo firmato da questo Perna che trattasse della vita parlamentare. Perché ha l'accredito di giornalista parlamentare?

PRESIDENTE. Onorevole Buontempo, lei si è già scusato con l'Assemblea e con il Parlamento per quello che è accaduto. Mi consenta di dire che l'episodio è inqualificabile, perché non bisogna mai passare all'uso della violenza nei confronti di alcuno.

Circa le questioni specifiche da lei poste, gli accrediti non sono dati dalla Camera ma dall'associazione della stampa parlamentare. Posso dire che il Collegio dei questori sta affrontando tale questione, piuttosto delicata, anche per connettere il diritto all'accredito all'esercizio effettivo delle funzioni di giornalista parlamentare. Ho parlato di questione delicata, perché significa che la Camera entra nel merito dell'attività svolta dai giornalisti, il che può prestarsi a rischi e ad abusi.

Il Collegio dei questori ha affrontato anche il problema relativo agli spazi destinati ai parlamentari e fra non molti mesi la cosiddetta « sala bozze » che si affaccia lungo il « corridoio dei ministri » sarà attrezzata con un bar ed una serie di divani, affinché i deputati possano eventualmente ricevere ospiti, in una zona nella quale abbiano il diritto di accedervi soltanto i parlamentari e i loro ospiti.

Credo che questo sia un modo per consentire, per un verso, ai giornalisti di avere in una parte del palazzo tutti i rapporti possibili con i parlamentari e, per altro verso, ai parlamentari di avere momenti di incontro e di riservatezza in forma adeguata. Tutta quella zona del palazzo verrà ristrutturata proprio per consentire ai giornalisti di svolgere il loro lavoro e ai parlamentari di godere di momenti di riservatezza. Tale risultato lo avremo grazie al lavoro eccellente che stanno svolgendo i deputati questori.

Sull'ordine dei lavori (ore 15,15).

GIOVANNI PITTELLA. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Prego i colleghi di non tenere accesi i telefoni portatili.

Ha facoltà di parlare, onorevole Pittella.

GIOVANNI PITTELLA. Signor Presidente, volevo richiamare, in maniera veramente telegrafica, l'attenzione del Governo sulla situazione molto grave che si è verificata nella regione Basilicata e — credo — anche in altre realtà del Mezzogiorno, a seguito dei violenti nubifragi delle ultime ore.

Vi sono ingenti danni riguardanti la viabilità, le scuole, le opere idraulico-forestali, i manufatti di protezione dei fiumi e delle dighe, il settore agricolo-zootecnico, le aree artigianali e industriali, nonché il settore turistico e quello imprenditoriale. Vi sono strade che sono state completamente chiuse e nel comune di Lauria si è

verificato il distacco di massi dalla parte rocciosa dell'Armo con danni a fabbricati e a cittadini di un intero rione. Non solo, ma la superstrada Basentana, che collega Potenza ad altre regioni, è bloccata.

La Giunta regionale della Basilicata ha chiesto, con una delibera di venerdì scorso, la dichiarazione di stato di emergenza.

Chiedo che il Governo proceda ad una puntuale analisi e verifica dei danni subiti dalla regione Basilicata e dalle altre regioni meridionali e che adotti i provvedimenti conseguenti.

GIORGIO BOGI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIORGIO BOGI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*. Onorevole Pittella, mi riservo di riferire al dicastero competente affinché si dia tempestivamente seguito alla sua richiesta.

PRESIDENTE. Onorevole Bogi, credo che la sua risposta possa soddisfare l'onorevole Pittella.

Assegnazione a Commissione in sede legislativa del disegno di legge n.1580-B.

PRESIDENTE. Ricordo di aver proposto, nella seduta di ieri, a norma del comma 1 dell'articolo 92 del regolamento, che il seguente disegno di legge sia deferito alla sottoindicata Commissione permanente in sede legislativa:

alla II Commissione (Giustizia):

« Tutela delle persone e di altri soggetti rispetto al trattamento dei dati personali » (già approvato dalla II Commissione permanente della Camera dei deputati e modificato dalla II Commissione del Senato della Repubblica) (1580-B), con il parere delle Commissioni I, III, V, VI, VII, X, XI, XII e XIV.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 4 ottobre 1996, n. 517, recante interventi nel settore dei trasporti (2420) (ore 15,18).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 4 ottobre 1996, n. 517, recante interventi nel settore dei trasporti.

Prego i signori capigruppo e i colleghi di prestare attenzione a quanto sto per dire.

Come ho detto, abbiamo all'ordine del giorno l'esame del decreto-legge n. 517 del 1996, recante interventi nel settore dei trasporti, di cui al disegno di legge di conversione n. 2420, che scadrà nella giornata di domani.

Mi pare che i colleghi abbiano presente la rilevanza di questo decreto-legge per la serenità degli utenti di quel servizio, cioè dei cittadini italiani. Al fine di consentirne la conversione, il Senato ha già previsto di procedere alla deliberazione nella seduta antimeridiana di domani, per consentirne poi la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* in tempo utile.

La conversione risulterebbe impossibile se la Camera non dovesse approvare il disegno di legge di conversione nelle prime ore del pomeriggio di oggi, perché bisogna coordinare il testo, stampare il messaggio e trasmetterlo al Senato. A questo proposito, è da rilevare che nella discussione sulle linee generali risultano iscritti 13 deputati (tutti fanno a quali gruppi appartengono e non starò qui a ripeterlo). Gli emendamenti presentati sono 77; è stato inoltre presentato un ordine del giorno e sono previste complessivamente circa 63 votazioni.

Colleghi, dico questo non per irrigimentare alcunché ma affinché ciascuno possa responsabilmente valutare le situa-

zioni e decidere. Se la discussione andasse oltre le 17-18, sarebbe francamente inutile, perché vorrebbe dire che non si riuscirebbe a convertire in legge il decreto-legge che - ripeto - scadrà domani e che ha importantissimi effetti sul piano della sicurezza e della tranquillità degli spostamenti dei cittadini e degli ospiti del nostro paese.

Ricordo che la I Commissione (Affari costituzionali) ha deliberato in senso favorevole sull'esistenza dei presupposti richiesti dal secondo comma dell'articolo 77 della Costituzione per l'adozione del decreto-legge n. 517 del 1996, di cui al disegno di legge di conversione n. 2420.

Avverto che, se non vi sono obiezioni, la IX Commissione (Trasporti) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Informo che il presidente del gruppo parlamentare di forza Italia ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazione nelle iscrizioni a parlare, ai sensi del comma 2 dell'articolo 83 del regolamento.

Il relatore, onorevole De Piccoli, ha facoltà di svolgere la relazione.

CESARE DE PICCOLI, Relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signori rappresentanti del Governo, il provvedimento in esame, più volte reiterato, prevede la conversione in legge di una serie di interventi riguardanti il settore dei trasporti, a beneficio del finanziamento dei progetti di realizzazione dei trasporti rapidi di massa nelle città, delle aziende ferroviarie in concessione e del settore dell'autotrasporto.

Il provvedimento contiene inoltre una serie di disposizioni in materia di sicurezza di elisuperfici e in materia di circolazione stradale. Procederò quindi ad una illustrazione sintetica degli articoli.

All'articolo 1 si prevede un finanziamento dei sistemi di trasporto rapido di massa, autorizzando per il 1997 un limite di impegno trentennale per un importo di 100 miliardi. Inoltre, per consentire l'attuazione dei programmi di ammodernamento delle ferrovie in concessione ed in

gestione commissariale è autorizzata l'accensione di mutui per un impegno decennale di 150 miliardi.

All'articolo 2 si prevede che i mutui garantiti dallo Stato, ai sensi della legge n. 211 del 1992, non possano superare il limite massimo del 50 per cento del costo di realizzazione dell'investimento.

L'articolo 3 prevede disposizioni per il ripiano dei disavanzi di bilancio delle ferrovie in concessione o in gestione commissariale in relazione alla realizzazione di un rapporto soddisfacente tra i proventi e i costi di esercizio.

All'articolo 4 si prevedono riduzioni dei pedaggi autostradali fino al 31 dicembre 1996, a beneficio delle imprese dell'autotrasporto, in relazione al fatturato delle imprese.

All'articolo 5 si introduce una proroga al 1° gennaio 1997 per l'applicazione dell'articolo 10 del nuovo codice della strada concernente i trasporti eccezionali.

Con l'articolo 6 si consente alle imprese dell'autotrasporto di rateizzare, senza interessi e limitatamente al 1996, il pagamento dei premi dell'INAIL.

L'articolo 7 dispone che in attesa del regolamento relativo alla disciplina delle elisuperfici si escluda l'applicazione di alcune norme provvisorie per la sicurezza dagli incendi, per il solo funzionamento delle elisuperfici e del suolo, ad esclusione del trasporto di persone e dell'attività di soccorso.

L'articolo 8 introduce una serie di disposizioni in materia di circolazione stradale concernenti le caratteristiche tecniche dei veicoli, in recepimento delle direttive comunitarie in materia.

All'articolo 9, infine, viene assicurata la copertura finanziaria del provvedimento.

Signor Presidente, da questa sintetica illustrazione emerge il carattere di urgenza e la necessità della conversione in legge del decreto-legge in esame. In Commissione, sia pure in tempi ristretti, sono state introdotte alcune modifiche che saranno illustrate nel corso dell'esame in Assemblea. Non tutte le proposte, pur fondate, trovano soddisfazione in questo testo, ma sono all'attenzione della Com-

missione altri provvedimenti nei quali tali proposte potrebbero trovare accoglimento, soprattutto per quanto riguarda le modifiche al codice della strada, in un confronto sereno e costruttivo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

CLAUDIO BURLANDO, Ministro dei trasporti e della navigazione. Credo che la ristrettezza dei tempi richiamata dal Presidente obblighi, per così dire, il Governo, che peraltro condivide l'esposizione del relatore, a non far perdere tempo all'Assemblea. Ovviamente il Governo è a disposizione degli onorevoli deputati per qualsiasi chiarimento.

PRESIDENTE. Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Eduardo Bruno. Ne ha facoltà.

EDUARDO BRUNO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signori del Governo, sarò anch'io molto breve alla luce delle considerazioni del ministro Burlando circa la ristrettezza dei tempi.

Il provvedimento in esame rientra nella fase emergenziale dei decreti-legge che stiamo attraversando. Si tratta di un provvedimento tampone che contiene materie diverse, su ognuna delle quali occorrerebbe un maggiore approfondimento di carattere politico, ma soprattutto in termini legislativi. Tuttavia, questo disegno di legge di conversione chiude, sia pure in parte, situazioni pregresse, i cui effetti sono già prodotti (mi riferisco soprattutto alle tariffe autostradali) e contiene aspetti parziali positivi, innovativi. È per questo che il gruppo di rifondazione comunista si dichiara disponibile ad approvarlo.

Desidero pertanto svolgere solo alcune brevissime considerazioni di merito ed una di carattere generale. Nel merito sottolineo tre aspetti importanti. Il primo riguarda il trasferimento di alcune risorse, di cui alla legge n. 211 del 1992, sul trasporto rapido di massa, che riteniamo un fatto molto positivo.

L'altro aspetto concerne il finanziamento delle ferrovie in gestione commissariale relativamente al completamento dei programmi di potenziamento ed ammodernamento delle medesime. Su questo punto vorrei raccomandare al ministro ed al Governo, considerato che la legge finanziaria prevede il passaggio delle ferrovie in gestione commissariale alle ferrovie spa, di esercitare un controllo sistematico sulle reali finalità e utilizzazioni del provvedimento in esame, attivando le procedure e gli strumenti dei quali il Governo è in possesso. Mi riferisco soprattutto all'istituzione, quanto prima, dell'unità di vigilanza delle ferrovie. So che questo tema sarà affrontato successivamente; è importante che le ferrovie controllino tale passaggio significativo. Bisogna infatti evitare che il provvedimento in discussione diventi l'ennesimo finanziamento a pioggia, sperperando risorse pubbliche.

L'ultimo aspetto - e mi avvio alla conclusione - riguarda l'articolo 4 concernente la riduzione dei pedaggi autostradali. Su questo punto il decreto-legge pone l'obiettivo di erogare risorse per ottenere nell'autotrasporto la diminuzione del fenomeno della polverizzazione attraverso l'agevolazione tariffaria alle imprese che si costituiscono in cooperativa o in consorzio, considerando anche il volume del fatturato. Tale questione è stata recepita dal Governo, dopo l'ampia discussione che si è svolta in Commissione; pertanto siamo soddisfatti di tale integrazione. Viene superata in parte la filosofia, finora perseguita, dei finanziamenti a pioggia e viene ridotto il carico di traffico sulle strade statali, spesso motivo di paralisi per quanto riguarda le grandi città e l'attraversamento dei centri urbani.

Svolgerò infine una considerazione di carattere generale. Invitiamo il Governo a delineare in tempi brevi una politica più razionale e ed un piano organico dell'intero sistema dei trasporti mediante l'adozione di disegni di legge, uscendo quindi dalla logica emergenziale e dei provvedimenti tampone.

In particolare sul tema del trasporto delle merci è necessario che il ministro concretizzi quanto ha già esposto in Commissione, provvedendo appunto ad un piano organico dei trasporti. In tal modo si potrebbe cercare di realizzare un reale trasferimento di quote consistenti dal trasporto su gomma a quello su rotaia per quanto riguarda le merci.

Concludo dicendo che il disegno di legge n. 2420, che ha le caratteristiche di un provvedimento tampone, può essere un primo passo verso la soluzione delle questioni che abbiamo di fronte.

Sempre in materia, anche se la questione di carattere metodologico più generale, non riguarda strettamente il punto all'ordine del giorno, ho saputo da fonti di agenzia, che il nuovo amministratore delegato delle ferrovie ha presentato alla stampa quelle che probabilmente saranno le direttive per il futuro di tale comparto, a partire dai tagli che dovrebbero essere effettuati. Avremmo preferito che anziché incontrare subito la stampa, fosse venuto prima a discutere di tali questioni in Commissione, così come tra l'altro avevamo programmato. Debbo dare atto al signor ministro di aver tenuto, nei confronti del Parlamento e della nostra Commissione, un comportamento corretto. Mi auguro, dunque, che quanto si è verificato sia solo un incidente di percorso (*Applausi dei deputati del gruppo di rifondazione comunista-progressisti*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Floresta. Ne ha facoltà.

ILARIO FLORESTA. Signor Presidente, signori rappresentanti del Governo, colleghi, la conversione in legge del decreto-legge 4 ottobre 1996, n. 517, recante interventi nel settore dei trasporti, che reitera il precedente decreto-legge 5 agosto 1996, n. 410, decaduto per mancata conversione nel termine costituzionale, tende ad alleviare i gravi disagi che i cittadini delle varie collettività urbane debbono sopportare a causa del progressivo accentuarsi del traffico automobilistico stradale. Ciò comporta infatti un

crescente ed insopportabile livello di congestione e di conseguente inquinamento atmosferico ed acustico.

Tali crescenti inconvenienti potranno certamente essere alleviati solo con mirati e tempestivi interventi di ammodernamento delle infrastrutture del trasporto pubblico locale, potenziando le metropolitane e le tranvie e risolvendo, di conseguenza, l'annoso problema della mobilità delle persone in modo razionale e con soluzioni tecniche avanzate.

Da qui la necessità dei variegati interventi previsti nei dieci articoli del presente decreto-legge, che tendono a migliorare ed integrare le normative esistenti. Debbo notare che il relatore ha illustrato forse troppo sommariamente il contenuto dell'articolato. Pertanto, senza ripetermi, entrerò nel dettaglio dei vari articoli.

All'articolo 1, il comma 1 autorizza per il 1997 un limite di impegno trentennale di 100 miliardi per il raggiungimento delle finalità previste dall'articolo 9 della legge n. 211 del 1992, assicurando il sostegno pubblico alla costruzione di opere infrastrutturali ritenute valide dalla commissione dell'alta vigilanza, opere peraltro non ricomprese tra quelle ammesse dal CIPE al finanziamento, in quanto si sono esauriti i fondi disponibili. A tale scopo il CIPE ha approvato con deliberazione dell'8 maggio 1996 la seconda *tranche* dei programmi di interventi *ex* articolo 9 per complessivi 1.057 miliardi, dei quali 407,3 coperti dal contributo statale.

Il comma 2 concede una proroga, prolungando a 240 giorni dalla data d'approvazione da parte del CIPE dei programmi di intervento il termine per la trasmissione dei progetti esecutivi delle opere ammesse al finanziamento da parte dei soggetti interessati al Ministero dei trasporti e della navigazione, recependo in tal modo il contenuto di un emendamento approvato dal Senato nell'iter dell'esame del decreto-legge del 29 dicembre 1995, n. 557, decaduto e reiterato da ultimo con il decreto-legge n. 221 del 1996, a sua volta decaduto.

Il comma 3 tende a completare, integrandoli, gli interventi previsti dall'articolo

2, comma 3, della legge n. 910 del 1986, tendenti ad ammodernare e potenziare le ferrovie in concessione e gestione governativa.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
LORENZO ACQUARONE (ore 15,30)

ILARIO FLORESTA. Viene di fatto autorizzata l'accensione di nuovi mutui di 150 miliardi per il 1997 ad un limite di impegno decennale, aumentando il precedente tetto di 5 mila miliardi per la contrazione di mutui.

L'articolo 2, che riformula integralmente il contenuto dell'articolo 2 del decreto-legge n. 410 del 1996, decaduto, prevede al comma 1 l'autorizzazione a contrarre mutui di cui all'articolo 10 della n. 211, non più solo decennali ma, più ampiamente, mutui di durata massima di dieci anni.

Il comma 2, integrando un periodo al secondo comma dell'articolo 10 della legge n. 211, limita al valore massimo del 50 per cento del costo di realizzazione dell'investimento i mutui garantiti dallo Stato, tranne per interventi che si andranno ad eseguire su ferrovie in regime di gestione commissariale governativa.

L'articolo 3, che riformula integralmente il contenuto dell'articolo 3 del decreto-legge n. 410 del 1996, decaduto, sostituisce di fatto il comma 4 dell'articolo 2 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 204 del 1995. Si vuole in tal modo raggiungere l'obiettivo di avviare il risanamento e lo sviluppo dei trasporti in regime di concessione e di gestione governativa. Ciò approvando con apposito decreto ministeriale, da emanare previo parere delle regioni interessate, i piani finanziari che riassorbano i disavanzi rilevati al 31 dicembre 1993. Viene altresì previsto, con disposizione successiva, l'obbligo per le aziende stesse di migliorare il rapporto ricavi-costi in percentuali e tempi certi, pena, in mancanza del raggiungimento di tale obiettivo, la sospensione prima e poi, nel protrarsi del non

raggiungimento degli annunciati obiettivi, la perdita del diritto alle risorse finanziarie previste, che in tal caso verranno destinate ad ulteriori interventi aventi lo scopo di aumentare l'efficienza delle stesse aziende.

L'articolo 4 riproduce con modifiche, inserendo un sesto comma non previsto nel precedente provvedimento, il contenuto dell'articolo 4 del decreto-legge n. 410 del 1996, decaduto. Esso dispone, al comma 1, una riduzione compensata dei pedaggi autostradali a favore di imprese, cooperative e consorzi iscritti all'albo nazionale degli autotrasportatori e che esercitano professionalmente l'autotrasporto di cose per conto terzi. Detta riduzione, giustamente commisurata al volume di affari fatturato dalle imprese, è limitata al periodo 1° febbraio-31 dicembre 1996. Viene altresì operata una distinzione dei veicoli interessati alla riduzione delle tariffe autostradali, che sono esclusivamente quelli appartenenti alle classi indicate, con un sistema di classificazione riferito ad assi sagoma.

Il comma 2 dell'articolo 4 quantifica le percentuali di riduzione applicabili a ciascuno scaglione di fatturato annuo: da un minimo del 10 per cento ad un massimo del 30 per cento.

Il comma 3 dell'articolo 4 obbliga le società concessionarie delle autostrade ad adeguare il proprio sistema informativo entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore di questo decreto-legge, onde poter calcolare le riduzioni dei pedaggi disposte ai commi precedenti.

Il comma 4 dello stesso articolo 4 dispone il rimborso alle società concessionarie delle autostrade del minore introito derivante dalla riduzione dei pedaggi, nel limite massimo di 55 miliardi di lire per l'anno 1996, da parte del Ministero dei lavori pubblici.

Il comma 5 detta eventuali applicazioni di altre forme di riduzione dei pedaggi già esistenti alla data di entrata in vigore del decreto-legge, esclusivamente nei confronti delle imprese individuate dal comma 1.

Il comma 6, inserito — come detto — successivamente per meglio completare il provvedimento in esame, stabilisce la destinazione della maggiorazione del sovrapprezzo sui pedaggi autostradali disposto dall'articolo 11, comma 2, della legge 29 dicembre 1990, n. 407. Tale maggiore introito viene canalizzato nel Fondo centrale di garanzia per le autostrade e per le ferrovie metropolitane, con il vincolo del suo impegno al pagamento delle rate dei mutui contratti e delle obbligazioni emesse dalle società concessionarie autostradali, con garanzia dello Stato, e rimaste insolute. Detta norma estende quest'ultima previsione anche ai maggiori introiti realizzati nel periodo anteriore all'entrata in vigore del decreto-legge n. 547 del 1994; tali maggiori introiti dovrebbero essere di circa 300 miliardi, rimasti accantonati presso il fondo della disponibilità ANAS.

L'articolo 5 riformula integralmente il contenuto dell'articolo 5 del decreto-legge n. 410 del 1996, decaduto, e differisce al 1° gennaio 1997 l'applicazione dell'articolo 10 del nuovo codice della strada (decreto-legislativo del 30 aprile 1992, n. 285) che concerne i trasporti eccezionali. Di conseguenza, resta inalterata l'applicabilità della disciplina prevista dal vecchio codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959, articolo 10). Si consente tuttavia l'approvazione e l'omologazione dei mezzi d'opera che, ai sensi dell'articolo 54, comma 1, lettera n), del codice della strada, sono i veicoli dotati di particolari attrezzature per il carico e il trasporto di materiali di impiego o di risulta delle attività edilizie stradali; ciò secondo i limiti di massa previsti dal comma 8 dello stesso articolo 10 del codice della strada.

L'articolo 6, che riformula integralmente il contenuto dell'articolo 6 del decreto-legge n. 410 del 1996, decaduto, al comma 1 consente la rateizzazione per il 1996 dei premi dovuti all'INAIL dalle imprese che esercitano attività di trasporto di cose per conto terzi, autotreni e autoarticolati, agevolando tali imprese in chiare difficoltà economiche nel pagare il

dovuto in quattro rate di uguale importo alle scadenze del 20 febbraio, del 31 maggio, del 31 agosto e del 30 novembre 1996, senza alcun onere per interessi, con un risparmio quindi del 23, 5 per cento annuo. Al comma 2 si stabilisce che detti minori introiti dovuti al mancato pagamento degli interessi verranno rimborsati, previa rendicontazione da parte del ministro del lavoro e della previdenza sociale, all'INAIL.

L'articolo 7 riproduce, con alcune modifiche, il contenuto dell'articolo 7 del decreto-legge n. 410 del 1996, decaduto, e contiene disposizioni in materia di eliporti. Detto articolo esclude l'applicazione dell'articolo 2 del decreto ministeriale n. 121 del 2 aprile 1990, recante norme provvisorie per la sicurezza antincendio negli eliporti. Tale esclusione verrà attuata solo per le elisuperfici a livello del suolo e verrà mantenuta in attesa dell'emanazione del regolamento relativo alla disciplina delle aviosuperfici ed elisuperfici. Il comma 2, introdotto *ex novo*, dispone che le norme previste dal decreto ministeriale n. 121 del 1990 continuino ad applicarsi alle elisuperfici in elevazione, nonché a quelle a livello del suolo destinate ad attività di trasporto pubblico passeggeri di linea e ad attività sanitarie e di soccorso.

L'articolo 8 introduce una lieve modifica al contenuto dell'articolo 8 del decreto-legge n. 410 e recepisce nella quasi totalità il contenuto dell'articolo 1, lettere b), c) ed i) del decreto-legge 17 maggio 1996, n. 270, recante modifiche al nuovo codice della strada, decaduto e non reiterato. L'articolo in esame introduce una serie di modifiche e di integrazioni al nuovo codice della strada. In particolare, la lettera a) modifica la larghezza massima dei veicoli, che viene elevata da 2,50 metri a 2,55 metri, la lunghezza totale dei veicoli e la lunghezza massima di autotreni e filotreni, che viene elevata da 18,35 metri a 18,75 metri, nel rispetto delle prescrizioni tecniche stabilite dal Ministero dei trasporti e della navigazione. La lettera b) reca modifiche all'articolo 234, differendo al 31 dicembre 1996 il termine per gli adempimenti previsti dagli articoli

2040, 2241 e 2342, con conseguente salvezza, fino a scadenza del nuovo termine, delle occupazioni e delle installazioni attualmente esistenti. La lettera c) modifica l'articolo 235, comma 8, ed in particolare le norme in esso contenute dispongono tempi e modalità varie di mantenimento dell'efficacia delle omologazioni rilasciate prima dell'entrata in vigore dei regolamenti attuati dal codice per quanto concerne le macchine agricole, le macchine operatrici e le motoagricole.

Viene evidenziato che la nuova disciplina transitoria è motivata dall'esigenza di consentire un'introduzione più graduale delle norme del nuovo codice della strada, anche al fine di evitare scompensi produttivi nel settore delle macchine e delle macchine operatrici.

L'articolo 9, che riformula integralmente il contenuto dell'articolo 9 del già citato decreto-legge n. 410, reca disposizioni relative alla copertura finanziaria.

Da quanto sopra enunciato si evince che il presente decreto-legge, oltre a soddisfare le necessità primarie per le quali è stato concepito, nel tempo è divenuto un decreto quasi *omnibus*, sorte alla quale sono destinati quasi tutti i decreti che producono effetti immediati. Questi obbligano il Governo ed il Parlamento ad affannose corse e rincorse per reiterare i decreti in scadenza, con l'aggiunta immane di ulteriori articoli e commi sui più diversi aspetti (è in questo modo che i decreti, alla fine, diventano *omnibus*), oppure ad una altrettanto affannosa e subitanea conversione in legge, che peraltro non consente una approfondita e compiuta analisi. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Duca. Ne ha facoltà.

EUGENIO DUCA. Rinuncio ad intervenire, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene. È iscritto a parlare l'onorevole Matteoli. Ne ha facoltà.

ALTERO MATTEOLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei innanzi-

tutto richiamare l'attenzione sull'intervento svolto poc'anzi dal ministro dei trasporti. Capisco perfettamente che vi è un problema di urgenza, ma la frase «l'urgenza del provvedimento obbliga a non far perdere tempo all'Assemblea» mi è sembrata un'offesa a questa Assemblea e al Parlamento. Se passasse la tesi che un esame attento di un provvedimento rappresenta una perdita di tempo per i parlamentari... Signor Presidente, siccome mi rivolgo a lei, la prego di prestare attenzione.

PRESIDENTE. Le chiedo scusa, onorevole Matteoli, continui pure.

ALTERO MATTEOLI. Come dicevo, se passasse la tesi che l'esame attento di un provvedimento rappresenta una perdita di tempo per i parlamentari, non ne guadagnerebbe lo stesso Parlamento. Fatta questa premessa, desidero richiamare il ministro Burlando a quanto ha affermato in Commissione nel corso dell'audizione in cui ha illustrato il programma di Governo. Cito testualmente le parole del ministro: «Di fronte agli sviluppi dei paesi del terzo mondo, di fronte ai grandi passi avanti compiuti dai paesi europei nel settore dei trasporti l'Italia non ha sentito lo *start*». Non ci sembra che il decreto al nostro esame ci consenta di avvicinarci alla partenza come auspica il ministro e come ci auguriamo anche noi.

Siamo di fronte ad un testo in sintonia con i provvedimenti tampone tanto cari ai vecchi governi, come anche coloro che mi hanno preceduto, pur dichiarandosi favorevoli alla conversione in legge del decreto, hanno avuto la bontà di ricordare. È un provvedimento che interviene in modo eterogeneo e che contiene modifiche al codice della strada, finanziamenti nel settore dei trasporti, disposizioni in materia di pedaggi autostradali, differimento di termini per l'applicazione dell'articolo 10 del nuovo codice della strada, relativo ai trasporti eccezionali, ed altro ancora. Da un punto di vista legislativo, presentare decreti di questo tipo rappresenta una pazzia. Il settore dei trasporti ha

bisogno di interventi strutturali e non di provvedimenti a macchia di leopardo che non possono risolvere alle radici i problemi. Stigmatizziamo inoltre il modo in cui si è operato per giungere all'esame in aula del decreto. Prima di lei il Presidente Violante ci ha richiamato tutti al senso di responsabilità istituzionale per accelerare la conversione in legge del decreto; poi, magari, fuori dall'aula si portano avanti manovre che non consentono ai parlamentari di esprimersi come vorrebbero su un provvedimento, in particolare su quello in esame. A mio avviso il Parlamento è chiamato a prendere contezza del fatto che l'Europa sta diventando un paese senza confini e che un sistema integrato dei trasporti deve pertanto essere considerato l'obiettivo del 2000. Le attività industriali ed il loro sviluppo dipendono dal miglioramento dei trasporti e della relativa logistica. Le economie mondiali stanno attraversando un momento di crisi, però la voce trasporti, nell'intera struttura del sistema economico dei paesi occidentali, ha raggiunto un peso notevole. Non ci sembra che l'attuale Governo abbia recepito tutto questo ma che, anzi, vada proprio in una direzione contraria. Il trasporto merci ha valore eminentemente economico e costituisce un settore di possibile ed elevato sviluppo. Bisogna operare per rimuovere il consociativismo tra l'attività economica e quella sociale. A nostro avviso lo Stato non deve investire per costruire infrastrutture inutili solo perché vengono richieste dal potere locale, ma deve realizzare le opere di base e far funzionare quelle esistenti.

Di fronte al decreto sentiamo però di subire una forma di ricatto. Esistono tutti i presupposti per dire « no », ma sentiamo anche la responsabilità del fatto che un voto contrario danneggerebbe ulteriormente alcuni operatori del settore. Pertanto con il nostro intervento — pur breve — non risparmieremo critiche e sottolineeremo in particolare alcuni aspetti. È vero, come è scritto nella relazione che accompagna il decreto, che i gravi disagi che le collettività urbane sopportano a causa dei crescenti livelli di congestione

del traffico automobilistico e di superficie, richiedono interventi atti a privilegiare le metropolitane e le tramvie. Sì, ma come, signor ministro, se i servizi sono così carenti?

La legge n. 550 del 1995 alla tabella B della legge finanziaria, che prevede 100 miliardi per rifinanziare la legge n. 211 del 1992, ci appare totalmente inadeguata e quindi non riconducibile al raggiungimento degli obiettivi prefissi, in modo particolare perché l'articolo 1 del presente provvedimento prevede che i 100 miliardi accantonati siano erogati a partire dal 1997 come contributi in conto capitale e in conto interessi in relazione a mutui garantiti dallo Stato. Le garanzie che le amministrazioni locali usino i contributi nel senso previsto dalla legge ci appaiono scarse, anche perché il sostegno pubblico è mirato alla realizzazione di infrastrutture approvate dalla commissione di alta vigilanza; si profila quindi una burocratizzazione che segue un'altra burocratizzazione. Ora, sappiamo perfettamente che dal momento in cui la struttura viene pensata, per una serie di vincoli, lacci e laccioli, di scelte politiche, passa così tanto tempo che nel momento in cui si va a realizzare è già superata.

L'articolo 2, il quale precisa i limiti di applicazione dell'articolo 10 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, in relazione agli interventi promossi dalle Ferrovie dello Stato anche in regime di concessione — praticamente il collegamento ferroviario tra aeroporti e rete ferroviaria — va bene come intento; mancano però le indicazioni vincolanti, se ne fa cenno nella relazione, senza tuttavia indicarle nell'articolato.

Così come appaiono troppo generiche le indicazioni formulate dal CIPET e poi dal CIPE atte a coinvolgere soggetti pubblici e privati. Siamo perfettamente d'accordo rispetto al coinvolgimento dei privati, ma ci sembra che nell'articolato tutto resti sul generico.

Rispetto all'articolo 4, non siamo aprioristicamente contrari alle aggregazioni atte a favorire cooperative e consorzi. Vogliamo solo sottolineare che la politica dei consorzi intrapresa negli anni

settanta in vari settori è completamente fallita. Inoltre, le disposizioni in materia di pedaggi autostradali previste dal decreto-legge meritano un aggiustamento che cercheremo di attuare attraverso la presentazione di emendamenti che porteremo all'attenzione del Parlamento.

La nostra più profonda preoccupazione nasce dal fatto che praticamente si finisce per l'obbligare l'autotrasportatore ad aderire ad un consorzio o ad una cooperativa. Tutto ciò meriterebbe da parte del Parlamento un approfondimento di ordine culturale e, se vogliamo, anche ideologico.

Desidero infine ricordare che l'articolo 5 prevede il differimento dell'entrata in vigore dell'articolo 10 del codice della strada relativo al trasporto eccezionale. Questo problema, sebbene poco conosciuto dalla gran parte dei cittadini e credo anche — mi sia consentito — dei colleghi parlamentari, è tuttavia molto sentito dalle aziende che operano nel settore, le quali sono soggette a iter burocratici lunghissimi. Non è dunque sufficiente il differimento, bisogna semplificare le procedure per ottenere i permessi di trasporto eccezionale, intorno ai quali — non voglio usare parole più grosse — vi è una clientela. Le aziende sono spesso costrette a rivolgersi agli uffici competenti all'ultimo momento, hanno bisogno immediato del permesso che, per una serie di aspetti burocratici, ritarda.

Allora spesso capita che si ricorra al regalo — per non dire alla « bustarella » — per ottenere il permesso di circolazione. La semplificazione delle procedure era dunque l'aspetto più importante da inserire nel decreto.

Sostanzialmente concordiamo con l'articolo 6, il quale prevede un beneficio in materia di premi all'INAIL. Il settore è sicuramente in crisi ed anche qui occorrono interventi più corposi, perché vi è una frammentazione che non ha eguali in Europa. Il trasporto in conto terzi per quanto riguarda i piccoli operatori è ricattato e spesso gli stessi sono costretti a lavorare al di sotto delle tariffe previste dalla forbice.

L'articolo 8 riguarda aspetti prevalentemente tecnici, a dimostrazione della eterogeneità del provvedimento, ma le modifiche apportate al codice della strada sono sostanzialmente condivisibili ed attese da tempo.

Come vede, signor ministro, non abbiamo risparmiato critiche ma abbiamo proceduto anche ad alcuni sostanziali riconoscimenti. Il decreto, dunque, non può avere il voto contrario dei deputati del gruppo di alleanza nazionale, perché il settore lo sta aspettando. Abbiamo solo voluto mettere in evidenza quanto ancora bisogna fare per cercare di riportare il trasporto ad un livello europeo: siamo troppo distanti dagli altri paesi. Comunque al termine del dibattito parlamentare esprimeremo un voto favorevole sulla conversione in legge del decreto-legge (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*)

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Ciapucci. Ne ha facoltà.

ELENA CIAPUSCI. Signor Presidente, sarò molto breve.

I deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania, non essendo d'accordo sul complesso del provvedimento, comprendono tuttavia i problemi dell'autotrasporto ed esclusivamente in relazione ad essi, che appaiono loro molto importanti per l'economia del nostro paese, voteranno contro il provvedimento ma a favore degli interventi per l'autotrasporto.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Rogna. Ne ha facoltà.

SERGIO ROGNA. Sarò molto breve, signor Presidente. Vorrei solo sottolineare un aspetto di questo decreto-legge che si chiede alla Camera di convertire in legge e cioè quello relativo agli articoli 1 e 2 che riguardano il rifinanziamento del trasporto rapido di massa in sede propria e con carattere innovativo. Si tratta di uno dei settori nei quali il ritardo infrastrutturale italiano è uno dei più forti e in cui

occorre indubbiamente operare delle scelte che devono andare al di là di quelle possibili con i finanziamenti previsti dalla legge.

Il costo della congestione nelle città di medie dimensioni è arrivato, se valutiamo il rapporto costi-benefici, a rendere qualsiasi ritardo nel settore assolutamente improduttivo. È dunque improduttivo non realizzare tali infrastrutture.

In questo momento abbiamo un solo effetto positivo: il ritardo che vi è stato nella progettazione ci consente di utilizzare tecnologie innovative che, con una gestione automatica, riducano in ampia misura il costo di esercizio. Per quanto concerne invece la sede propria, consentono un minore ingombro.

Questi sono indubbiamente settori che devono essere definiti strategici e che non riguardano soltanto le aree metropolitane.

L'altro aspetto forte, che può essere finanziato con gli articoli 1 e 2, è quello dei collegamenti degli aeroporti con la ferrovia. Si tratta di infrastrutture assolutamente necessarie, tra le quali è compreso anche il collegamento Saronno-Malpensa. In realtà, dovrebbe esservi la possibilità di proseguire ancora lungo questa strada.

Sebbene qualche stanziamento dovrebbe essere aumentato, per motivi di urgenza i deputati del mio gruppo esprimeranno sulla conversione in legge di questo decreto un voto favorevole (*Applausi dei deputati del gruppo dei popolari e democratici-l'Ulivo*). Chiedo che la Presidenza autorizzi la pubblicazione, in calce al resoconto stenografico della seduta odierna, di considerazioni integrative del mio intervento.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente, onorevole Rogna.

È iscritta a parlare l'onorevole Malavenda. Ne ha facoltà.

MARA MALAVENDA. Signor Presidente, signori colleghi, il decreto-legge n. 517 del 1996, recante interventi nel settore dei trasporti, si prefigge l'obiettivo di incentivare il trasporto rapido di massa,

quindi il trasporto pubblico locale. Penso innanzitutto alle nostre città, in particolare alla mia, Napoli, e nel fare ciò non posso non rivolgere il pensiero al disservizio, ai problemi del traffico, ai numerosi problemi che caratterizzano quotidianamente il trasporto urbano. I cittadini per servirsi del trasporto pubblico nelle nostre città devono mediamente attendere i mezzi dai dieci minuti ai tre quarti d'ora; a ciò poi va aggiunto il tempo che si perde per attraversare la città.

Vi è un'altra questione molto grave, quella del rischio amianto. È un rischio al quale sono esposti i cittadini, gli utenti e i lavoratori del settore del trasporto urbano. I giornali di questa mattina, *Il Mattino*, *il manifesto*, *Il Giornale di Napoli*, *Il Tempo* recano titoli a piena pagina che si richiamano al « rischio amianto ». E amianto significa morte. I lavoratori della SEPSA di Napoli, organizzati nello SLAICOBAS, denunciano gravi carenze nel settore dei trasporti per quanto attiene alla salvaguardia della salute dei lavoratori e di chi usa il mezzo pubblico.

Quotidianamente nelle nostre città sono in circolazione migliaia di autobus carichi di amianto, dai pannelli al motore, all'imperiale che è il tetto dell'autobus e che è, come ricordiamo tutti quanti perché lo abbiamo più volte guardato, bucherellato. Da questi bucherelli passa, grazie alla circolazione dell'aria, l'amianto vivo all'interno dell'automezzo. Si tratta di un grosso rischio, eppure pare che nel settore trasporti un simile rischio non sussista, perché anzi viene totalmente ignorato. Anche questo è un problema non trascurabile.

Per quanto riguarda il trasporto merci, mi pare, come si evince dall'articolo 4, che venga incentivata la costituzione di cooperative e di consorzi per il trasporto merci su gomma, che nel nostro paese raggiunge l'86 per cento, con tutti i danni che ciò comporta.

Sono state fatte numerose denunce. Il trasporto su gomma ingolfa le nostre città, le avvelena. Oggi si concedono agevolazioni fino al 30 per cento per l'utilizzo delle autostrade ai trasportatori che si

organizzano in cooperative e in consorzi, però mi chiedo quali interventi concreti, quali controlli vengano effettuati per limitare la circolazione degli automezzi nelle nostre città. Tutti sappiamo, infatti, che si fa un largo ricorso a questo tipo di trasporto.

L'unico provvedimento che viene adottato è punitivo nei confronti dei cittadini, infatti viene limitato l'uso dell'automobile quando la « nube tossica » diventa insopportabile. Mi chiedo perché non si faccia niente per spostare gran parte del trasporto merci alle ferrovie dello Stato. Questo consentirebbe una serie di controlli che nel settore delle ferrovie potrebbero portare a risultati positivi, evitando tutti quei rischi connessi al trasporto urbano e all'attraversamento delle città da parte dei TIR (penso agli ingorghi, agli incidenti, ai blocchi della viabilità).

Un altro problema è quello relativo al controllo del materiale trasportato, che non può ovviamente avvenire lungo la « ragnatela » tracciata dai diversi trasferimenti da una città all'altra. È difficile scoprire dove vadano a finire i carichi velenosi, tanto che ce ne accorgiamo solo quando ormai si sviluppa una nube tossica, ovvero quando dei cittadini manifestano segni di avvelenamento. Solo in ritardo si viene a sapere che sono stati sotterrati rifiuti trasportati sui TIR.

Chiedo quindi controlli più seri e puntigliosi trasferendo sulle ferrovie la maggior parte del trasporto delle merci che oggi avviene su gomma, perché in questo modo si eviterebbero numerosi licenziamenti riguardanti dipendenti delle ferrovie, ai quali verrebbero affidate mansioni che oggi non svolgono. È evidente che in questo modo si darebbe una piccola soluzione anche al problema dell'occupazione.

Mi sembra che tutte queste tematiche non vengano toccate dal decreto-legge in esame che, ancora una volta in modo confuso, stabilisce interventi a pioggia che non risolvono i nodi fondamentali rappresentati dai collegamenti stradali ed autostradali del nostro paese. Nessun obiettivo praticabile viene fatto proprio da

questo decreto e ancora una volta non si affrontano i disagi veri dei cittadini e i problemi del settore dei trasporti.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Mammola. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è possibile che questo affrettato esame del decreto-legge sui trasporti non abbia immediate conseguenze pratiche perché il provvedimento del Governo potrebbe perdere la corsa contro il tempo. Ritengo tuttavia utile, in vista degli immancabili disegni di legge di sanatoria che sostituirebbero il decreto decaduto, esprimere il nostro punto di vista sui diversi temi e sulle soluzioni proposte dal Governo.

Già il titolo decisamente generico del provvedimento stesso — interventi nel settore dei trasporti — ci dà la misura del tentativo di risolvere con un solo decreto materie molto diverse tra loro. Il succedersi delle varie reiterazioni lo ha trasformato poi in un autentico decreto *omnibus* nel quale sono state mescolate le agevolazioni alle ferrovie in concessione, le modifiche al codice della strada e gli interventi a favore dell'autotrasporto.

A questa confusione normativa ha dato anche un serio contributo il Senato allorché, in sede di discussione del precedente decreto approvato a palazzo Madama ma arenatosi a Montecitorio, ha aggiunto un ulteriore elemento di disturbo. È stata infatti inserita all'articolo 7 una norma relativa alle elisuperfici. Se al Senato vigesse il medesimo regolamento della Camera, rigido nell'escludere la possibilità di emendare i decreti-legge aggiungendo norme estranee alla materia, l'emendamento con cui è stata introdotta tale norma non sarebbe stato neppure ammesso. Noi oggi, nell'esaminare il complesso articolato, non dobbiamo però chiederci chi sia l'autore di questa o quella norma, abbiamo invece la responsabilità di constatare se un testo di legge sia complessivamente accettabile. Ebbene, il decreto-legge n. 517 del 1996 è per molti versi errato. È sbagliato sia dal

punto di vista sostanziale (vedremo poi come e perché) sia sotto il profilo meramente formale, perché affronta sotto il medesimo titolo elementi tra loro troppo dissimili.

La legislazione italiana è già abbastanza confusa; dovere del Parlamento sarebbe quello di semplificare la lettura delle leggi, non quello di creare ulteriore confusione approvando decreti di questo genere, nel quale confluiscono norme riguardanti i quattro seguenti e diversi settori: agevolazioni e finanziamenti per la realizzazione di infrastrutture nel trasporto locale; interventi di sostegno al settore dell'autotrasporto; modifiche al codice della strada; esclusione dall'applicazione di alcune norme di sicurezza antincendio delle elisuperfici.

In tale ampio ventaglio di argomenti, vi sarebbe stato spazio per un finanziamento finalizzato alla realizzazione, ad esempio, del sistema idroviario padano-veneto, che invano abbiamo cercato di introdurre nella prima versione del decreto, ma che invece viene sistematicamente respinto perché l'argomento è ritenuto estraneo alla materia.

Entrando nel merito del provvedimento stesso, vorrei rilevare che, almeno in linea di principio, noi condividiamo la necessità di una politica di sostegno al sistema dei trasporti pubblici urbani; ciò a patto, però, di vedere ricambiata la fiducia dello Stato e lo sforzo economico della collettività con la politica del rigore nel risanamento delle aziende e con un'attenzione particolare all'efficienza del sistema. Purtroppo, però, di buone intenzioni sono lastricati i programmi dei comuni, ma in quanto ad una politica di pratiche realizzazioni dobbiamo riscontrare quasi dovunque lentezze, ritardi ed insufficienze nell'attuazione anche dei più semplici provvedimenti.

Siamo convinti che la congestione del traffico, l'inquinamento acustico ed atmosferico dei grossi centri urbani, potranno essere ridotti solo attraverso lo sviluppo del trasporto su ferro nelle città; quindi,

tranvie e linee metropolitane sono l'unica strada per la salvezza dei comuni, e non solo di quelli più grandi.

Inoltre, gli investimenti nel trasporto su ferro rappresentano una garanzia di rilancio di un non trascurabile comparto della nostra industria metalmeccanica. Sappiamo tutti che l'Italia è all'avanguardia nella realizzazione di metropolitane interamente automatizzate; e non è un caso che alcuni sistemi di trasporto di produzione italiana siano stati adottati in altri Stati europei e non.

Il decreto-legge in esame si limita, tuttavia, ad erogare finanziamenti, non garantendo in misura sufficiente che gli interventi dello Stato non verranno dissipati da quelle amministrazioni comunali e da quelle aziende di trasporto che in questi anni hanno dimostrato di non essere in grado di assicurare una corretta gestione delle imprese ed un giusto equilibrio tra costi e ricavi. Nel trasporto pubblico locale di molte città italiane è stata attuata una politica di demagogia e populismo.

Alla inefficienza generale dei servizi di trasporto si è aggiunta l'incapacità nella gestione dei bilanci, che ha provocato paurose voragini economiche. Molte aziende di trasporto sono oggi in deficit e non fanno quasi nulla neppure per far sì che tutti i viaggiatori che utilizzano il mezzo paghino il pedaggio ed il biglietto. L'evasione dall'obbligo di pagare la tariffa prevista è in costante aumento ovunque. Anche per indurre le aziende ad attuare controlli più rigorosi, aumentando così gli introiti pur senza incrementi tariffari, riteniamo che nel futuro sarebbe necessario che qualsiasi intervento di sostegno alle aziende di trasporto pubblico fosse rapportato anche al numero dei biglietti e degli abbonamenti venduti.

Sottolineo che le modifiche della legge n. 204 del 1995, contenute nell'articolo 3 del decreto-legge al nostro esame, consentono anche alle aziende incapaci di attuare un pieno risanamento dei loro bilanci, di accedere - sia pure in modo parziale - ai finanziamenti pubblici; e ciò francamente non ci sembra né giusto né

opportuno! Vorremmo perciò che nel decreto-legge al nostro esame venisse introdotta una norma di garanzia che facesse perdere il diritto di ottenere le sovvenzioni sospese a quelle aziende che dimostrino di non essere in grado di migliorare in modo significativo il rapporto tra costi e ricavi.

Vi è poi un altro aspetto da non sottovalutare.

In Italia si sta diffondendo il luogo comune secondo il quale sarebbe sufficiente il servizio di trasporto pubblico per ottenere nelle grandi città un traffico più scorrevole e più ordinato.

Questa è un'illusione! La realtà, quella che viviamo tutti i giorni, è diversa. Se la situazione delle grandi città è così disastrosa è merito soprattutto delle amministrazioni locali, che sono incapaci di trovare soluzioni. Si pensi anche, per esempio, a ciò che sta avvenendo a Roma in questi giorni: un'amministrazione che aveva impostato una campagna elettorale sulla riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico e sulla promessa di creare parcheggi, ha gestito in maniera contraddittoria il sistema autotranviario. Inoltre, dopo aver predicato la « cura del ferro », la stessa amministrazione comunale della capitale non ha offerto alle ferrovie l'indispensabile collaborazione per attivare, nei tempi promessi, l'anello ferroviario, rinviato ad oltre il 2000 (quindi ben dopo l'Anno Santo e il Giubileo, quando giungeranno a Roma milioni di pellegrini che dovranno utilizzare i nostri sistemi di trasporto).

Infine, si è ritenuto di poter prendere in giro i cittadini, gabellando per nuovi posti auto i parcheggi ottenuti dipingendo di blu le strisce bianche già esistenti e pretendendo un pedaggio di duemila lire l'ora per la sosta delle auto in una vasta area della città. Inoltre, con scarsa attenzione ad alcune importanti attività della capitale, come quelle dei ristoranti, dei cinema e dei teatri, l'orario dei parcheggi a pagamento è stato esteso fino alle 23, quando né la mole del traffico, né le richieste giustificano una simile tassa per

il cittadino. Quindi: pagare per parcheggiare sì, studiare rimedi efficaci per la mobilità dei cittadini no!

Ecco perché siamo molto perplessi di fronte ai finanziamenti a pioggia proposti con il decreto. Nel corso della discussione al Senato del precedente decreto-legge è stato approvato, malgrado il parere contrario del relatore di maggioranza, un ordine del giorno presentato da forza Italia che impegna il Governo ad accertare, entro 60 giorni, quali e quanti siano i comuni inadempienti in materia di piani urbani del traffico, sostituendosi ad essi nella redazione di questo strumento indispensabile previsto dal codice della strada e che doveva essere pronto sin dal giugno scorso. I comuni in ritardo sono numerosi ed è legittimo ritenere che questa « iniezione » di stanziamenti per il rilancio del trasporto su ferro si risolva in un puro e semplice ulteriore spreco di risorse; risorse che, non facciamo fatica ad ammetterlo, sono limitate ed insufficienti, se raffrontate alle effettive esigenze del comparto. Qualcuno ha avanzato il sospetto che con questo decreto il Governo abbia voluto sanare alcuni avventati interventi di qualche comune, mettendo loro a disposizione fondi per spese già effettuate.

Anche se condivisibili, ci sembrano poi fuori luogo le norme del decreto che modificano il codice della strada e quelle in materia di elisuperfici.

Infine, vi sono le norme riguardanti l'autotrasporto con le disposizioni in materia di pedaggi autostradali. È questa la parte del decreto che ci trova favorevoli, anche se non possiamo non mettere in evidenza la contraddizione con l'ordinario e frequente ricorso ad agevolazioni al settore dell'autotrasporto, con una politica volta a ridurre il rapporto del trasporto merci tra strada e ferrovia. Ci rendiamo conto delle difficoltà degli autotrasportatori; conosciamo la loro forza contrattuale; sappiamo che occorre evitare il rischio che si ripeta in Italia quanto è già avvenuto nei giorni scorsi in Francia. La nostra economia debole, in fase di stagnazione, anzi di recessione, non potrebbe

sopportare un blocco delle merci così come sta avvenendo nel paese a noi limitrofo oltre confine.

Ma, indipendentemente del pericolo delle agitazioni, nell'attuale situazione è necessario prevedere aiuti all'autotrasporto. Purtroppo, con la pur buona volontà del ministro Burlando, a questo Governo è mancata e sta mancando la capacità di proporre una strategia globale della politica dei trasporti. Se non metteremo un punto fermo, dando vita ad un serio programma operativo per la razionalizzazione dell'intero comparto del trasporto delle persone e delle merci, ci troveremo ancora a lungo nella dannosa condizione di dover prevedere finanziamenti ed interventi di sostegno a pioggia, ora in un settore, ora nell'altro. A questa politica improduttiva e nociva, senza sbocchi e senza prospettive, forza Italia non intende associarsi (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Urso. Ne ha facoltà.

ADOLFO URSO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento sarà breve, perché in qualche modo raccogliamo l'invito della Presidenza e del Governo a rendere possibile l'approvazione in tempo utile del disegno di legge di conversione in discussione. Ci dispiace, però, che ciò avvenga sotto la pressione di evidenti agitazioni sindacali: è il caso non solo del decreto *omnibus* del quale stiamo discutendo, concernente, per una parte sostanziale, il problema degli autotrasportatori, ma anche del decreto-legge di cui al punto 3 dell'ordine del giorno, riguardante l'azienda autonoma di assistenza al volo. Ciò dimostra una sorta di convulsione, di accelerazione dei problemi che poi non possono avere la dovuta attenzione da parte del Parlamento per fenomeni e per interventi che avvengono necessariamente fuori dalle aule parlamentari.

Il Presidente della Camera, rivolgendosi all'appello affinché sia possibile licenziare il provvedimento in un tempo congruo, ha

richiamato l'Assemblea alle sue responsabilità. Tuttavia a me tocca osservare che in realtà il disegno di legge n. 2420 era già stato inserito nel calendario dei lavori della scorsa settimana; non è stato possibile esaminarlo perché la maggioranza, sul provvedimento concernente l'ozono, si lacerò. Si è infatti aperto un forte ed ampio dibattito tra alcune componenti della maggioranza sino ad evidenti fenomeni di dissociazione da parte di segmenti politicamente significativi, come i deputati verdi. L'acuirsi di quel problema su un provvedimento che precedeva nell'ordine del giorno quello del quale oggi ci stiamo occupando ha comportato lo slittamento del disegno di legge di conversione n. 2420 alla giornata di oggi, quindi all'ultimo giorno utile. Ancora una volta una questione che riguarda in maniera specifica la maggioranza ha determinato un esame frettoloso, accelerato, in zona Cesarini di un provvedimento che invece avremmo dovuto esaminare con la dovuta attenzione.

Non riproporrò, ovviamente, le argomentazioni esposte dal collega Matteoli, col quale concordo, in merito al provvedimento, né quelle esposte dal collega Floresta che ha ampiamente dimostrato quanto il decreto-legge in discussione sia diventato un provvedimento *omnibus*, che nel tempo si è caricato di ulteriori nuovi argomenti e modalità di intervento. Esso riguarda il trasporto rapido di massa, le agevolazioni per le ferrovie in concessione ed a gestione governativa, i pedaggi autostradali e quindi gli sconti per gli autotrasportatori, il pagamento per i premi dell'INAIL ed anche — ultimo elemento inserito nella nuova versione del decreto — la disapplicazione della normativa antincendio nei confronti di determinate elisuperfici, nonché modifiche al codice della strada, materia che peraltro a breve dovremo esaminare in Commissione, affrontando l'argomento in una visione più globale.

Il provvedimento, inoltre, modifica la precedente versione del decreto-legge, non convertito in legge in tempo utile. Tale modifica, tuttavia, non ha recepito —

credo sia opportuno sottolinearlo - un emendamento che il Senato all'unanimità aveva approvato, con ciò contraddicendo la prassi di reiterare il decreto-legge introducendo le modifiche che il Parlamento ha già apportato al testo. Mi riferisco in particolare alla modifica dell'articolo 4 in relazione al quale il Senato - ripeto - all'unanimità, il 25 luglio scorso, aveva ritenuto di privilegiare sì la finalità dell'aggregazionismo, precisando però che le cooperative o i consorzi avrebbero dovuto essere quelli in possesso dei requisiti di legge, come d'altra parte dovrebbe essere ovvio.

Noi abbiamo presentato un emendamento in tal senso, affinché venga ripristinata la modifica che già il Senato aveva approvato e che il Governo, nel reiterare il decreto-legge, non ha ritenuto di riproporre. Lo ricordo perché ritengo si tratti di un aspetto importante. Il Senato, che ha avuto ampia possibilità di discutere l'argomento, ha deciso, all'unanimità, di intervenire in un certo senso.

Va poi sottolineato che, trattandosi appunto di un decreto-legge *omnibus* che in taluni casi interviene con finanziamenti a pioggia e modificando, tra l'altro, normative di legge per quanto riguarda alcuni comparti del trasporto, ancora una volta il Governo adotta provvedimenti tampone, privi di un quadro organico di riferimento. Il decreto, ad esempio, interviene ancora sul trasporto locale e, a tale proposito, come membro della Commissione trasporti, vorrei sottolineare che quest'ultima nella scorsa legislatura stava esaminando un provvedimento di riforma globale del trasporto locale e che il Comitato ristretto aveva quasi completato i suoi lavori, apprestandosi a licenziare il provvedimento per la Commissione. Si trattava appunto della riforma del trasporto locale, quindi di una normativa che aveva un sapore strategico, di riforma strutturale di un settore chiave del trasporto pubblico.

L'esecutivo di allora, sostenuto dalla stessa maggioranza attuale, il Governo Dini, ritenne di appropriarsi di quell'argomento, inserendolo nella legge finanzia-

ria sotto forma di delega al Governo e prendendo ovviamente l'impegno di elaborare la legge delega entro sei mesi, cosa che il Governo Dini non ha fatto, espropriando la Commissione di un lavoro che era ormai in dirittura d'arrivo, un lavoro comune svolto in sede di Comitato ristretto, senza portare a compimento l'impegno assunto nei confronti del Parlamento.

Oggi, nella finanziaria che la Camera ha approvato e che è all'esame del Senato, il Governo Prodi, sorretto dalla stessa maggioranza, ha nuovamente chiesto anche in questo campo una delega e noi non vorremmo che l'esecutivo continuasse con questa procedura-tampone. Adesso ci viene chiesta in fase di emergenza la conversione in legge del decreto-legge n. 517 e l'esame del disegno di legge che riguarda l'ente di assistenza al volo, anche questo sotto la minaccia, anzi sotto l'incombente di scioperi. Oggi infatti sono previsti nel settore aereo scioperi dei controllori di volo, che coinvolgono inevitabilmente tutto il comparto aereo, che avrebbe invece bisogno di tranquillità perché si possa in qualche modo ristrutturare - finché è ancora possibile - la nostra compagnia di bandiera, portata, ritengo volutamente, al collasso. Ebbene, noi riteniamo che il provvedimento in discussione vada convertito per necessità, ma che questo tipo di azione da parte del Governo Prodi non possa continuare ulteriormente e che si debba prendere atto che nel settore dei trasporti (anche negli altri, ma soprattutto in questo) è necessario procedere con maggiore capacità strategica.

Per i motivi illustrati abbiamo presentato soltanto due emendamenti che riguardano la modifica del comma 1 dell'articolo 4, ritenendo opportuno reintrodurre le modifiche già approvate dal Senato e non recepite nel decreto-legge. Crediamo comunque che il provvedimento debba essere convertito in tempo utile per rispondere alle esigenze di una categoria che avrebbe bisogno di un intervento strategico, anche in vista della liberalizzazione del settore, alla quale ci obbligano

gli impegni europei, e che invece vede allontanarsi, o comunque non realizzarsi, una riforma globale dello stesso settore dell'autotrasporto e deve accontentarsi di provvedimenti tampone, che possono soltanto rinviare nel tempo il problema, ma non risolverlo. E quando un problema viene rinviato nel tempo senza essere risolto si arriva al punto in cui anche il settore in esame, come purtroppo altri del comparto dei trasporti, entrerà in crisi.

PRESIDENTE. Constatato l'assenza dell'onorevole Gagliardi, iscritto a parlare: si intende che vi abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Boccchino. Ne ha facoltà.

ITALO BOCCHINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero innanzitutto premettere che il gruppo di alleanza nazionale, come hanno chiarito prima di me i colleghi Matteoli e Urso, è favorevole nel merito a buona parte degli interventi che il decreto-legge in esame comporta nel settore dei trasporti. Ciò non toglie però che l'occasione di questo dibattito in aula deve essere da noi sfruttata fino in fondo per esprimere la nostra perplessità sulla leggerezza con cui il Governo interviene in una materia così delicata, difficile e strategica per la vita del nostro paese.

Il riferimento del ministro, quando ha invitato l'Assemblea a non perder tempo negli interventi, non è rispettoso nei confronti del Parlamento e non è rispettoso specialmente nei confronti di un'opposizione che in Commissione si è dichiarata favorevole alla conversione in legge di questo decreto-legge. Pertanto, credo che prima o poi si dovrà dedicare maggiore attenzione al rapporto tra Governo e Parlamento, al ruolo del Parlamento anche nella fase della discussione sulle linee generali relativa alla formazione delle leggi.

Del resto succede che quando è necessario dibattere, si contingentano i tempi e si costringe l'opposizione a non intervenire, come nel caso delle deleghe fiscali durante l'esame della legge finanziaria; quando si manifesta l'ostruzionismo legit-

timo da parte dell'opposizione, si ricorre alla posizione della questione di fiducia, come nel caso dei decreti su Bagnoli e sul Banco di Napoli. Quando poi non si può ricorrere alla questione di fiducia perché ciò significa rinviare di ventiquattr'ore l'esame di un provvedimento — e rinviare di ventiquattr'ore l'esame di un decreto-legge significa farlo decadere — si vanno a toccare le corde del sentimento, ci si richiama al senso di responsabilità istituzionale. Ebbene, noi sentiamo appieno il senso di responsabilità istituzionale, ma riteniamo di avere il diritto, anzi il dovere nei confronti dei nostri elettori di intervenire nella discussione sulle linee generali e di esprimere il nostro parere sui provvedimenti!

E allora, cominciamo a dire perché siamo arrivati all'ultimo giorno possibile per la conversione in legge di questo decreto-legge! Siamo arrivati al momento critico, perché la maggioranza non è stata in grado per ben due volte di convertire in legge il decreto-legge che interveniva nel settore dei trasporti! È la maggioranza che deve assicurare con i propri numeri, con la propria presenza, la conversione in legge di un decreto-legge, che è decaduto ed è stato reiterato già due volte. Siamo arrivati al momento critico anche perché nel frattempo vi è stata la sentenza della Corte costituzionale che vieta di reiterare lo stesso decreto-legge.

Addirittura, la scorsa settimana è stato rinviato l'esame di due decreti-legge importanti, come questo che interviene nel settore dei trasporti e quello sull'ente nazionale di assistenza al volo, perché si è assistito ad una frattura all'interno della maggioranza con l'uscita dall'aula dei deputati verdi e di un sottosegretario (il quale, allontanandosi dall'aula, protestava nei confronti del Governo di cui fa parte). Ebbene, questo è accaduto non per responsabilità dell'opposizione, ma per divergenze all'interno della maggioranza. Se ciò non fosse avvenuto sul decreto-legge che tanto interessava al Governo e che poco piaceva ai verdi, probabilmente già la scorsa settimana saremmo riusciti a svolgere la discussione sulle linee generali

del provvedimento con maggiore spazio, con maggiore serenità, ed oggi l'avremmo potuto varare in tempi brevissimi.

La nostra buona disponibilità è dimostrata anche dal fatto che abbiamo presentato un solo emendamento migliorativo del testo, all'articolo 4, sul quale mi soffermerò successivamente.

Ecco dunque la nostra preoccupazione: oggi il calendario dei lavori dell'Assemblea non viene più stabilito dalla Conferenza dei capigruppo, non viene più deciso dalla Camera, ma dalle minacce di sciopero di determinate categorie! Il Governo ci è venuto a dire che bisogna affrontare subito il problema dell'ENAV, perché i controllori di volo scioperano. Bene! Ci siamo dichiarati disponibili! Poi ci è stato detto che gli autotrasportatori minacciano di scioperare: dichiariamo anche questa volta la nostra disponibilità pur se siamo contrari al tipo di decreto *omnibus*, di decreto tampone che non affronta il problema dei trasporti italiani, ma va a «tappare» dei buchi. Diamo la nostra disponibilità, ma ci rendiamo conto che il ruolo del Parlamento viene esautorato, perché basta una minaccia di sciopero per fare intervenire con fretta!

E veniamo all'unica nostra proposta migliorativa del testo di questo provvedimento, riferita all'articolo 4, quello che prevede una riduzione dei pedaggi autostradali per incentivare gli autotrasportatori ad utilizzare le autostrade, cercando così di disinquinare, di decongestionare dal traffico le strade urbane, i centri storici e la viabilità all'interno dei paesi. Siamo d'accordo sul provvedimento nel suo complesso, anche se si rende necessaria una riflessione: come mai, ogni volta che si pensa di realizzare agevolazioni nel settore dei trasporti — sulle quali siamo d'accordo — queste finiscono sempre sul trasporto gommato? Come mai le agevolazioni riguardano sempre quelle categorie nelle quali una grande *lobby* nazionale ha forti interessi?

E allora, siamo d'accordo sulle riduzioni tariffarie, ma non riusciamo a capire per quale motivo nell'ultima formulazione del decreto-legge sia stata eliminata una

importante disposizione. Mi riferisco alla previsione secondo la quale alle riduzioni dovevano accedere non solo cooperative e consorzi di autotrasportatori, ma anche tutti gli iscritti all'albo in possesso dei requisiti previsti dal decreto-legge n. 410. Tali requisiti consistevano nel fatto che la cooperativa avesse una struttura distinta da quella delle imprese socie o consorziate, che i contratti di trasporto fossero stipulati esclusivamente da parte di consorzi e cooperative e che solo questi ultimi potessero assumere tramite un apposito ufficio gli obblighi di trasporto. Ciò significa che le singole imprese non possono assumere obblighi in proprio. Quanto previsto dal decreto è stato modificato ai danni dei piccoli trasportatori, che saranno costretti ad entrare in cooperative o consorzi e a ricorrere ad una figura cooperativistica (guarda caso!) che medierà tra gli stessi e la società Autostrade.

È questo il motivo per il quale chiediamo di ripristinare il testo così come era stato licenziato dal Senato, a seguito dell'approvazione di un emendamento che estendeva anche ai piccoli trasportatori le riduzioni tariffarie.

Voglio infine svolgere un'ultima considerazione sui trasporti eccezionali, ai quali ha fatto già riferimento il collega Matteoli. Siamo favorevoli a qualsiasi intervento a vantaggio delle imprese che operano in tale settore, ma riteniamo che gli interventi debbano essere radicali e ad ampio spettro. Si tratta di capire che cosa il Parlamento possa fare sul terreno legislativo per facilitare il lavoro di queste imprese, che sono legate da vincoli burocratici tali da creare difficoltà al loro sviluppo e ad un tipo di trasporto che è necessario.

Nutriamo pertanto grandi perplessità sulla procedura con cui il Governo ha emanato il primo decreto, perché si tratta di un provvedimento *omnibus*, e su alcuni aspetti del testo che oggi ci apprestiamo ad esaminare e a votare. Ci esprimeremo peraltro in senso favorevole perché non abbiamo alcuna intenzione di andare contro la categoria degli autotrasportatori e di far sì che qualcuno addebiti responsa-

bilità all'opposizione. Occorre peraltro guardare con attenzione al ruolo del Parlamento, per evitare che con i contingentamenti dei tempi, con i ricorsi alla fiducia, con gli inviti al senso di responsabilità e con le minacce di sciopero tale modo diventi quello di semplice notaio e che non sia più consentito al Parlamento di partecipare al processo di formazione della legge (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Evidentemente il collega Bocchino conosceva l'ordine degli interventi ed ha evocato il semplice notaio su tale questione!

Signor Presidente, colleghi, mi soffermerò anch'io brevemente sul provvedimento in esame perché tutto ciò che vi era da dire è stato già detto dai colleghi sia di forza Italia sia di alleanza nazionale. Mi sembra tuttavia che siano necessarie alcune osservazioni aggiuntive anche per dimostrare che abbiamo la responsabilità che ci viene richiesta nell'approvare il provvedimento oggi, cioè il giorno precedente la sua scadenza, per poterlo poi trasmettere al Senato, dove sembra che potrebbe avvenire il miracolo di convertirlo in legge in un giorno, pur in pendenza dell'esame della legge finanziaria.

Abbiamo tuttavia il dovere di sottolineare che questo « zibaldone » di norme non risolve i problemi che sono sul tappeto. Non risolve il problema della congestione del traffico urbano né quello dell'inquinamento, né quello dei parcheggi urbani, né quello grossissimo (che è stato posto in evidenza più volte in quest'aula in occasione dell'esame di altri provvedimenti di contenuto analogo) che costituisce un'autentica stortura antidemocratica, antilegale, contraria alle norme del codice della strada e soprattutto all'etica. Mi riferisco al fatto che nei bilanci dei comuni italiani esiste ormai, nella parte relativa alle entrate, una voce apposita che riguarda le entrate derivanti dalle

multe, che invece, a norma dell'articolo 230 del codice della strada, dovrebbero essere finalizzate a migliorare il traffico, il sistema viario e quello dei parcheggi.

L'articolo 1 del provvedimento prevede l'erogazione di contributi in conto capitale interessi a partire dal 1997 per i programmi e gli interventi previsti ai sensi dell'articolo 9 della legge n. 211. Nulla dice però il provvedimento su quali siano questi interventi, su quali programmi siano pronti. Un sinistro segnale deriva dal fatto che i piani urbani per il traffico dei comuni avrebbero dovuto essere elencati dalle regioni entro il 24 maggio 1995; entro il 24 ottobre 1995, sempre le regioni avrebbero dovuto deliberare i finanziamenti ai comuni per la redazione del piano urbano per il traffico ed infine entro il 24 giugno 1996 i comuni avrebbero dovuto adottare il piano generale per il traffico ed attuare entro i due anni successivi i piani, attraverso piani particolareggiati e piani esecutivi. Nulla di tutto questo è stato fatto; nessuno di questi adempimenti ha avuto luogo entro il termine e l'erogazione in questione non ha quindi altro contenuto e sapore che quello dell'ennesima pioggia di denaro pubblico sulle aziende del trasporto locale.

Gli articoli 2 e 3 del provvedimento estendono le previsioni di cui all'articolo 9 agli interventi promossi dalle ferrovie in concessione, quindi anche alle Ferrovie dello Stato che — non dimentichiamolo — sulla base del testo della finanziaria licenziata dalla Camera dovrebbero sostanzialmente assorbire le aziende ferroviarie che gestiscono i trasporti in concessione. Si tratterebbe, secondo la relazione di accompagnamento del decreto, di collegamenti ferroviari con porti ed aeroporti, di sistemi passanti e così via. Secondo il provvedimento tutto ciò dovrebbe facilitare la costituzione di *joint ventures*, ma si tratta di una mera petizione di principio giacché non si capisce come tali *joint ventures* dovrebbero operare. Mancando nel contratto di programma attualmente vigente tra le Ferrovie dello Stato e lo Stato un riferimento a questo tipo di

intervento, vi è in realtà il timore che tale previsione costituisca un ulteriore appesantimento dell'intervento dello Stato a sostegno delle Ferrovie dello Stato, che sono ormai una società per azioni.

Il riferimento all'articolo 3 è utile a sottolineare il fatto che approveremo questo provvedimento per le ragioni che sono state ricordate, ma che esso contiene norme zoppe. Vi è, in particolare, una norma che ha del ridicolo. Si prevede, in sostanza, che qualora le aziende di trasporto pubblico locale non abbiano raggiunto l'obiettivo del miglioramento del rapporto tra costi e ricavi di cui al decreto-legge n. 98 del 1995, convertito dalla legge n. 204, esse perdano il diritto alle risorse finanziarie. Questa norma impedisce dunque alle aziende di contrarre mutui, ma ciò non ha senso perché per i mutui già stipulati il capitale è stato incassato e gli interessi (come prevede la norma) sono pagati dallo Stato. Le aziende che non conseguono il miglioramento di quel rapporto, come sanzione perdono il sussidio del Ministero dei trasporti e le sovvenzioni di esercizio; ma il Ministero dei trasporti è o non è lo Stato? Si tratta, a mio avviso, di una norma ridicola.

Devo sottolineare un'ultima questione (giacché, come ho ricordato, è stato detto tutto ed il contrario di tutto) per evidenziare le insufficienze di contenuto del provvedimento al nostro esame. Mi riferisco ai pedaggi autostradali ed al contributo di 55 miliardi alle società che gestiscono le autostrade. Le riduzioni compensate, dal 1° febbraio 1996, sono commisurate al volume di fatturato secondo scaglioni. Già il collega Bocchino ha evidenziato come si tratti di un criterio insufficiente ed ambiguo, che certamente creerà qualche problema di trasparenza. Non mi pare che si possa conseguire con questo provvedimento l'aggregazione in consorzi ed in cooperative.

Il comma 6 dell'articolo 3 costituisce poi una sorta di « rimbalzello » di responsabilità. Tale norma sposta la disponibilità del fondo centrale di garanzia per le autostrade e per le metropolitane al fondo

per il pagamento dei debiti insoluti delle società concessionarie autostradali garantite dallo Stato. In pratica, il sovrapprezzo dei pedaggi autostradali di cui alla legge n. 407 del 1990 è stato prima assegnato all'ANAS per fluidificare il traffico, poi ad esso sottratto ed attribuito al fondo di garanzia per le autostrade e le metropolitane, dal quale ora è distolto per ripianare i debiti contratti dalle società concessionarie autostradali. Mi pare un fatto anormale.

In conclusione, approveremo questo provvedimento perché sta per scadere ed incombe, come è già stato evidenziato, la minaccia degli scioperi. Ci si chiede oggi di dare un segnale di responsabilità votando un provvedimento importante che avrebbe meritato un ben più ampio approfondimento. La scorsa settimana la pantomima avvenuta in quest'aula tra i rappresentanti dei verdi in questo Governo ha fatto perdere quattro giorni all'esame del provvedimento, quattro giorni che sarebbero stati importanti qui e al Senato.

Certamente voteremo a favore, in considerazione delle aspettative delle categorie interessate; voteremo con il coltello alla gola e potremo davvero dire dopo il voto (mi sia consentita la citazione dotta): « *Coactus volui, tamen volui* » (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia e della lega nord per l'indipendenza della Padania*).

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Preavviso di votazioni elettroniche (ore 16,42).

PRESIDENTE. Poiché nel corso della seduta potranno aver luogo votazioni mediante procedimento elettronico, decorrono da questo momento i termini di preavviso di cinque e venti minuti previsti dall'articolo 49, comma 5, del regolamento.

Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 2420.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole De Piccoli.

CESARE DE PICCOLI, *Relatore*. Avendo il dibattito evidenziato tutti gli aspetti del provvedimento, rinuncio alla replica.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il ministro dei trasporti e della navigazione.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Volevo dare alcune brevi risposte di merito ed esprimere qualche considerazione di carattere politico.

Indubbiamente la parte più importante di questo provvedimento riguarda le norme a favore dell'autotrasporto. Non sono queste previsioni che riteniamo di dover difendere a regime, essendo piuttosto necessarie in una fase di passaggio molto difficile.

Il Governo ritiene che nei confronti di questa categoria occorra dare una risposta in tre tempi: la prima, quella attuale, certamente legata all'emergenza; la seconda, prevista dalla tabella A della legge finanziaria per il 1997, che tiene conto di tutti gli impegni finora assunti dai Governi precedenti confermandoli; la terza, prevista dalla tabella B della legge finanziaria, consistente in una riforma del settore che punti alla concentrazione, all'informatizzazione, alla formazione e soprattutto a sostenere quei trasportatori i quali si occupano di trasporto combinato, intermodalità, cabotaggio e via dicendo.

Nessuno di noi è contento di alimentare questo processo, ma ci troviamo in un passaggio sostanzialmente obbligato, essendo in sede di approvazione della legge di conversione di un decreto-legge il quale ha già prodotto i suoi effetti, sicché il Parlamento non può fare altro che confermarli.

Condivido quanto è stato detto in numerosi interventi (come, ad esempio, in quello dell'onorevole Malavenda) circa la

necessità di attuare una politica di trasferimento delle merci su rotaia e cabotaggio, ma — ripeto — in questo provvedimento non si giudica la capacità pianificatoria di questo Governo; lo ereditiamo e giustamente lo portiamo a conclusione.

Tale decreto prevede anche risorse — 100 miliardi per rifinanziare la legge n. 211 del 1992 — per il trasporto rapido di massa. Proprio alcuni giorni fa il CIPE ha approvato gli ultimi riparti di questa legge; la finanziaria prevede per tale provvedimento ulteriori risorse, anche se limitate, mentre altre potranno essere disponibili dai fondi CIPE (obiettivo 1, 2, 5b). Finalmente significative risorse vengono messe a disposizione dei comuni per il trasporto rapido di massa.

Credo che nella Commissione di merito bisognerà aprire una discussione al fine di chiarire se queste ulteriori risorse debbano servire ad aumentare il numero degli interventi con un cofinanziamento molto elevato da parte dei comuni o se si preferisca portarne a casa un numero più limitato, ma intervenire sul livello di cofinanziamento in un momento di difficoltà della finanza locale. Credo che la discussione di merito debba essere sviluppata nelle Commissioni trasporti della Camera e del Senato.

Mi pare che siano questi gli aspetti più rilevanti del decreto in esame. Vorrei ora rispondere alle questioni più di carattere politico, fornendo intanto un chiarimento. Non sono intervenuto nel dibattito perché io stesso e il sottosegretario Soriero eravamo già intervenuti molte volte, in Commissione; c'è inoltre una relazione agli atti. Non era mia intenzione appesantire il lavoro della Camera e meno che mai mancarle di riguardo. Ovviamente questa situazione in ordine a decreti in scadenza, non più reiterabili a seguito della sentenza della Corte costituzionale, non piace neppure al Governo. A tale riguardo vorrei ricordare agli onorevoli colleghi che nessuno di questi provvedimenti (ad esempio quelli che rientrano nella competenza del mio dicastero) è stato adottato dall'attuale

Governo; essi sono frutto di un « portato »: sono stati adottati infatti dai Governi Ciampi, Berlusconi e Dini.

Credo che sia nostro interesse esaurire l'esame dei vari decreti (in alcuni casi, come ad esempio quello relativo all'ENAV, i decreti sono stati trasformati in disegni di legge). Dopo di che, a partire dal 1997, potremo aprire una discussione diciamo « sul pulito », come del resto auspiciamo presso la Commissione trasporti, fin dalla prima audizione.

Credo si debba riconoscere che il Governo è stato molto spesso presente, in questi mesi, presso la Commissione trasporti; non è dunque colpa del Governo - né, a dir la verità, della maggioranza - se non si è riusciti a convertire in legge in tempi più rapidi i decreti. Il fatto è che essendo molti i decreti, la Commissione ha dovuto affrontare un lavoro molto consistente. Un lavoro consistente ma anche un po' affannato e di cui mi scuso naturalmente. Sul decreto in esame stiamo stati costretti ad esaminare una serie di questioni, anche in queste ultime ore; di ciò chiedo scusa al Parlamento.

Ho presentato alcuni emendamenti, per la verità, assai modesti. Con il primo si propone, allorché si parla di sagome, di escludere dal computo i retrovisori purché mobili: una precisazione - questa - che riteniamo utile oltre che assai poco impegnativa.

Un secondo emendamento attiene alla tratta ferroviaria Domodossola-Locarno. A tale riguardo ricordo che la concessione è scaduta il 15 aprile; mi pare pertanto assai utile, anche in considerazione dei rapporti internazionali, uniformare la scadenza della nuova concessione alla stessa data fissata dal governo svizzero. Nei giorni scorsi ho avuto assicurazioni da parte del ministro svizzero per cui a me sembra utile cogliere questa occasione per sanare il problema in oggetto.

Infine vi è un problema molto significativo per gli autotrasportatori, ma che non ha alcun rilievo sui saldi. Il loro albo, infatti, prevede un fondo la cui attuale disponibilità è di 6 miliardi. Sono soldi loro! A causa di procedure piuttosto

complesse, sulle quali la Corte dei conti è intervenuta soltanto in estate avanzata, questi soldi rischiavano di andare in economia, di essere pertanto incamerati dallo Stato. Con l'emendamento presentato vogliamo garantire la possibilità di spendere questi soldi anche nel 1997.

Ringrazio la Commissione, il Parlamento e spero che sia possibile in questi giorni concludere l'esame dei provvedimenti sui controllori di volo e sui porti, in modo tale che, dopo l'approvazione definitiva della finanziaria, si possa a regime, con tranquillità, sviluppare un confronto su nuovi provvedimenti, che come regola avranno la natura di disegni di legge, come del resto vuole la stessa Costituzione, in modo tale che si possa avere una procedura tranquilla e ordinata.

In conclusione, credo che sia interesse di tutti chiudere la vecchia vicenda dalla quale si avrebbero grandi ripercussioni; di ciò ringrazio tutti i parlamentari, in particolare quelli dell'opposizione che hanno dimostrato una notevole disponibilità.

PRESIDENTE. Comunico che la Commissione bilancio ha espresso il suo parere in data 28 novembre 1996.

Prego il deputato segretario di dare lettura di tale parere.

MARCO BOATO, Segretario, legge:

PARERE FAVOREVOLE

sul testo;

PARERE CONTRARIO

sugli emendamenti Ciapucci 3.1, 3.02 e connesso emendamento 9.1, 4.5, 4.6, 4.7, 4.12, 4.8, 4.9, 4.10, 4.18, 4.19, 4.21, 4.17, 9.2, 9.3; Urso 4.3, Floresta 4.24, Di Luca 4.25, 4.31, Mammola 4.32, 6.1, 6.2, in quanto passibili di recare oneri, diretti o indiretti, per la finanza pubblica non quantificati né coperti;

NULLA OSTA

sui restanti emendamenti.

PRESIDENTE. Prego il deputato segretario di dare lettura della comunicazione sulla inammissibilità di taluni emendamenti.

MARCO BOATO, Segretario, legge:

Avverto che la Presidenza non ritiene ammissibili, ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 8, del regolamento, in quanto non strettamente attinenti al contenuto del decreto-legge, i seguenti emendamenti ed articoli aggiuntivi:

gli emendamenti Bosco 1.1 e Mammola 1.3, che recano norme concernenti il sistema idroviario padano-veneto, mentre l'articolo 1 concerne il trasporto rapido di massa;

l'articolo aggiuntivo Chincarini 3.01, che dispone l'abrogazione della legge n. 178 del 1958 relativa all'orario di lavoro del personale degli automezzi pubblici di linea extraurbani per il trasporto di viaggiatori, mentre l'articolo 3 reca norme per l'ammodernamento delle ferrovie in concessione e in gestione commissariale governativa;

l'articolo aggiuntivo Ciapusci 3.02, che reca norme riferite all'articolo 4, comma 2, del decreto-legge n. 98 del 1995, in materia di composizione della commissione di alta vigilanza per i trasporti rapidi di massa, mentre l'articolo 3 riguarda la diversa norma dell'articolo 2, comma 4, dello stesso decreto-legge in materia di risanamento delle ferrovie in concessione e in gestione commissariale governativa e l'articolo 1 del decreto, al quale andrebbe più correttamente riferito, reca unicamente norme per il finanziamento degli interventi del trasporto rapido di massa;

l'articolo aggiuntivo Di Luca 4.01, che concerne norme relative alle procedure concorsuali per le imprese di auto-transporto merci per conto di terzi, materia non contemplata dal decreto;

l'emendamento Mammola 5.3, che modifica il codice della strada introducendo una nuova disciplina organica dei

mezzi di opera, mentre l'articolo 5 concerne i mezzi di opera unicamente sotto il profilo del differimento di termini dell'applicazione dell'articolo 10 del codice della strada;

gli emendamenti Bosco 8.10, Ciapusci 8.11, Bosco 8.13 e Chincarini 8.14, che recano, rispettivamente, norme concernenti il rilascio della patente ai soggetti diabetici, nuove norme sui limiti di velocità, norme relative alla circolazione delle tavole o altri acceleratori di andatura, norme per l'accesso a proprietà limitrofe a sedi stradali, ossia materie non contemplate nell'articolo 8, che riguarda norme del codice della strada in materia di lunghezza di autotreni, di rimorchi per autobus, di accessi stradali e di macchine agricole.

La Commissione bilancio ha altresì espresso, in data odierna, la seguente decisione:

NULLA OSTA

sull'emendamento 9.4 del Governo.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione, nel testo della Commissione.

Avverto che gli emendamenti e gli articoli aggiuntivi presentati sono riferiti agli articoli del decreto-legge, nel testo della Commissione.

Avverto altresì che non sono stati presentati emendamenti riferiti all'articolo unico del disegno di legge di conversione (*per gli articoli, gli emendamenti e gli articoli aggiuntivi vedi l'allegato A*).

Nessuno chiedendo di parlare sul complesso degli emendamenti ed articoli aggiuntivi riferiti agli articoli del decreto-legge, invito il relatore ad esprimere su di essi il parere della Commissione.

CESARE DE PICCOLI, Relatore. Signor Presidente, la Commissione esprime parere contrario sull'emendamento Di Luca 1.2, invita i presentatori dell'emendamento Mammola 1.4 a ritirarlo ed even-

tualmente a trasformarlo in ordine del giorno, diversamente il parere è contrario. La Commissione esprime altresì parere contrario sugli identici emendamenti Floresta 2.3 e Ciapusci 2.1, nonché sull'emendamento Ciapusci 2.2. La Commissione invita i presentatori dell'emendamento Ciapusci 3.1 a ritirarlo ed eventualmente a trasformarlo in ordine del giorno. La Commissione esprime parere contrario sugli emendamenti Floresta 3.3 e Mammola 3.5, parere favorevole sull'emendamento Ciapusci 3.2, contrario sugli emendamenti Mammola 3.4, Ciapusci 4.5, Urso 4.2, Di Luca 4.22, sugli identici emendamenti Urso 4.1 e Ciapusci 4.4, nonché sugli emendamenti Di Luca 4.23, Ciapusci 4.6, Urso 4.3, Floresta 4.24, Ciapusci 4.7 e 4.12, Di Luca 4.25, Ciapusci 4.8, 4.9, 4.10, 4.11, 4.18, 4.14 e 4.13, Floresta 4.27, Ciapusci 4.15, Di Luca 4.26, Ciapusci 4.19, sugli identici emendamenti Ciapusci 4.16 e Floresta 4.28, nonché sull'emendamento Ciapusci 4.20. Invito i presentatori degli emendamenti Di Luca 4.29 e 4.30 a ritirarli, altrimenti il parere su di essi è contrario. La Commissione esprime altresì parere contrario sugli emendamenti Ciapusci 4.21 e 4.17, nonché Di Luca 4.31. Invito i presentatori dell'emendamento Mammola 4.32 a ritirarlo, altrimenti il parere è contrario. La Commissione esprime inoltre parere contrario sugli identici emendamenti Mammola 5.2 e Ciapusci 5.1.

La Commissione esprime parere contrario sugli emendamenti Mammola 6.1 e 6.2, nonché sugli identici emendamenti Floresta 7.3, Ciapusci 7.1, Floresta 7.4 e Ciapusci 7.2. Il parere è altresì contrario sugli identici emendamenti Floresta 8.4 e Ciapusci 8.1, Ciapusci 8.2, 8.3 e 8.5, Di Luca 8.15 e Ciapusci 8.6. Il parere è invece favorevole sull'emendamento 8.22 del Governo, contrario sull'emendamento Ciapusci 8.19, mentre c'è un invito al ritiro, altrimenti il parere è contrario, sull'emendamento Di Luca 8.20. Il parere è ancora contrario sull'emendamento Ciapusci 8.8 mentre è favorevole sull'emendamento 8.21 della Commissione. La Commissione esprime parere contrario

sull'emendamento Ciapusci 8.9 e favorevole sull'emendamento Di Luca 8.17; il parere è contrario sugli emendamenti Floresta 8.18, Ciapusci 9.2 e 9.3. Infine il parere è favorevole sugli emendamenti 9.4 e 9.01 del Governo.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo?

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Il parere del Governo è conforme a quello della Commissione con una precisazione riguardo all'emendamento Mammola 5.3. Nonostante esso sia stato dichiarato inammissibile, poiché il suo contenuto è condivisibile, credo che i presentatori potrebbero trasferirne il contenuto in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Signor ministro, come lei sa bene, in materia di ordini del giorno l'inammissibilità è meno rigida che non sugli emendamenti.

Avverto che i presentatori hanno ritirato gli emendamenti Di Luca 1.2, Floresta 2.3, Mammola 3.5, Di Luca 4.22, Floresta 4.24, Di Luca 4.25 e 4.26, Floresta 4.28, Di Luca 4.31, Mammola 5.2, Floresta 7.3, 7.4, e 8.4, Di Luca 8.15 e 8.20 e Floresta 8.18.

Avverto che il gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania ha chiesto la votazione nominale su tutti gli emendamenti e gli articoli aggiuntivi presentati.

Chiedo ai presentatori dell'emendamento Mammola 1.4 se aderiscano all'invito al ritiro rivolto loro dal relatore e dal Governo.

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, accolgo l'invito a ritirare il mio emendamento 1.4 e preannuncio che ne trasferirò i contenuti in un apposito ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Mammola.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Ciapusci 2.1.

ELENA CIAPUSCI. Presidente ritiro sia l'emendamento 2.1 che il mio successivo emendamento 2.2.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Ciapusci.

Chiedo ai presentatori dell'emendamento Ciapusci 3.1 se aderiscano all'invito al ritiro rivolto loro dal relatore e dal Governo.

ELENA CIAPUSCI. Sì, Presidente, lo ritiro.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Ciapusci.

Chiedo ai presentatori dell'emendamento Floresta 3.3 se aderiscano all'invito al ritiro rivolto loro dal relatore e dal Governo.

ALBERTO DI LUCA. No, Presidente, lo manteniamo e insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Di Luca.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Floresta 3.3, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti.....	471
Maggioranza	236
Hanno votato sì.....	220
Hanno votato no ...	251

(La Camera respinge).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ciapusci 3.2, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	464
Votanti	461
Astenuti	3
Maggioranza	231
Hanno votato sì.....	457
Hanno votato no	4

(La Camera approva).

Onorevole Mammola, ad avviso della Presidenza il suo emendamento 3.4 è precluso dalla approvazione dell'emendamento Ciapusci 3.2.

PAOLO MAMMOLA. No, non mi pare!

PRESIDENTE. È precluso perché sostituisce l'ultimo periodo.

La prego di osservare bene il testo dell'emendamento precedentemente approvato.

PAOLO MAMMOLA. In ogni caso lo ritiro, Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Mammola.

Chiedo ai presentatori dell'emendamento Ciapusci 4.5 se insistano per la votazione.

ELENA CIAPUSCI. No, Presidente, lo ritiro.

UMBERTO CHINCARINI. Presidente, come firmatario dell'emendamento 4.5, insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Chincarini.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Chincarini 4.5, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	470
Votanti	310
Astenuti	160
Maggioranza	156
Hanno votato sì.....	61
Hanno votato no ...	249

(La Camera respinge).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Urso 4.2, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	473
Votanti	472
Astenuti	1
Maggioranza	237
Hanno votato sì.....	181
Hanno votato no ...	291

(La Camera respinge).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Urso 4.1 e Ciapusci 4.4, non accettati dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	470
Votanti	398
Astenuti	72
Maggioranza	200
Hanno votato sì.....	148
Hanno votato no ...	250

(La Camera respinge).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Di Luca 4.23, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti.....	473
Maggioranza	237
Hanno votato sì.....	223
Hanno votato no ...	250

(La Camera respinge).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Ciapusci 4.6.

ELENA CIAPUSCI. Lo ritiro, Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Ciapusci.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Urso 4.3, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti.....	470
Maggioranza	236
Hanno votato sì.....	221
Hanno votato no ...	249

(La Camera respinge).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ciapusci 4.7, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti.....	468
Maggioranza	235
Hanno votato sì.....	218
Hanno votato no ...	250

(La Camera respinge).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Ciapusci 4.12.

ELENA CIAPUSCI. Lo ritiro, Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ciapusci 4.8, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti.....	463
Maggioranza	232
Hanno votato sì.....	216
Hanno votato no ...	247

(La Camera respinge).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Ciapusci 4.9.

ELENA CIAPUSCI. Presidente, ritiro l'emendamento 4.9 ed i successivi emendamenti 4.10, 4.11, 4.18, 4.14 e 4.13 di cui sono firmataria.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Ciapusci.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Floresta 4.27, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	465
Votanti	422
Astenuti	43
Maggioranza	212
Hanno votato sì ...	175
Hanno votato no ...	247

(La Camera respinge).

ELENA CIAPUSCI. Signor Presidente, ritiro i miei emendamenti 4.15, 4.19, 4.16 e 4.20.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori se accolgano l'invito rivolto loro dal relatore e dal Governo a ritirare l'emendamento Di Luca 4.29.

PAOLO MAMMOLA. In relazione alla disponibilità del Governo ad accogliere eventuali ordini del giorno, ritiriamo il nostro emendamento trasfondendone il contenuto in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sta bene.

Chiedo ai presentatori dell'emendamento Di Luca 4.30 se accolgano l'invito rivolto loro dal relatore e dal Governo a ritirarlo.

ALBERTO DI LUCA. Lo ritiriamo, signor Presidente, trasfondendo il contenuto dell'emendamento in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Invito i colleghi a cominciare a predisporre questi ordini del giorno!

Passiamo all'emendamento Ciapusci 4.21.

ELENA CIAPUSCI. Lo ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ciapusci 4.17.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	463
Votanti	462
Astenuti	1
Maggioranza	232
Hanno votato sì ...	218
Hanno votato no ...	244

(La Camera respinge).

Chiedo ai presentatori dell'emendamento Mammola 4.32 se accolgano l'invito rivolto loro dal relatore e dal Governo a ritirarlo.

PAOLO MAMMOLA. Ritiriamo l'emendamento in considerazione del preannunciato accoglimento dell'ordine del giorno nel quale trasfonderemo il contenuto.

PRESIDENTE. Collegli, si potrebbe valutare la possibilità di presentare un unico ordine del giorno comprensivo di più argomenti.

ELIO VITO. Lei propone le larghe intese?

PRESIDENTE. No, onorevole Vito, proponevo un « largo » ordine del giorno; è una cosa diversa!

Avverto che i presentatori hanno ritirato l'emendamento Ciapusci 5.1.

Ricordo che l'emendamento Mammola 5.3 è stato dichiarato inammissibile.

PAOLO MAMMOLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, per quanto riguarda il mio emendamento 5.3, dichiarato inammissibile, il ministro dei trasporti Burlando aveva dato la sua disponibilità a recepire un ordine del giorno di indirizzo al Governo che avesse lo stesso contenuto circa la materia che regola il trasporto delle cose effettuato tramite veicoli eccezionali.

Com'è stato sottolineato anche nella discussione sulle linee generali da colleghi di altri gruppi, siamo di fronte ad una situazione di grave ed estrema difficoltà da parte di persone che esercitano il trasporto, attraverso mezzi eccezionali, di materiale quali blocchi di marmo e *coils*, quindi prodotti derivanti dalla siderurgia, i quali lamentano una grossa difficoltà nell'attuazione di tutte le procedure previste dalla normativa vigente per poter effettuare questo tipo di trasporti. Il contenuto di questo emendamento fa

parte, oltre tutto, di una proposta di legge che già nella precedente legislatura avevo presentato insieme ad altri colleghi. Poiché il decreto-legge *omnibus* al nostro esame reca anche modifiche al codice della strada, materia che stiamo attualmente esaminando presso la IX Commissione trasporti della Camera, ritengo che per dare un segnale anche di un certo peso sarebbe significativo da parte del Governo il recepimento di un ordine del giorno che impegni lo stesso esecutivo a trasfondere il contenuto dell'emendamento 5.3 nelle modifiche che andremo ad apportare al codice della strada, oggetto di un disegno di legge pendente, lo ripeto, presso la IX Commissione.

Quindi, prima di procedere alla votazione dei restanti emendamenti, chiedo al Governo di confermare la disponibilità a recepire in un ordine del giorno il contenuto del mio emendamento 5.3, che ritengo molto importante.

PRESIDENTE. Il Governo?

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Confermo quanto ho già detto.

PRESIDENTE. Il Governo conferma e la Presidenza ricorda che in materia di ordini del giorno non sussiste la rigida preclusione di cui all'articolo 96-*bis* del regolamento in materia di ammissibilità degli emendamenti.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 6.1.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	458
Votanti	457
Astenuti	1
Maggioranza	229
Hanno votato sì ...	209
Hanno votato no ...	248

(La Camera respinge).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Mammola 6.2.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Mammola. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA. Intervengo brevemente sull'emendamento 6.2 ed anche sul precedente 6.1 per segnalare al Governo che queste proposte emendative sono in linea con le richieste delle categorie rappresentative degli autotrasportatori, che mi sembra si siano già confrontate con il Governo nel corso di diversi incontri a palazzo Chigi. Da quanto ci è dato sapere, il Governo si era pronunciato favorevolmente in ordine alle richieste degli autotrasportatori in maniera di differimento dei provvedimenti a sostegno dell'autotrasporto. Ciò per quanto riguarda il pagamento sia dei pedaggi autostradali sia dei premi assicurativi.

Ritengo quindi che con un po' di coerenza il Governo potrebbe fare un gesto di disponibilità nei confronti delle categorie interessate. Capisco che magari l'esecutivo non si senta di assumere un impegno in ordine a quanto da noi richiesto attraverso l'accettazione di un emendamento al testo del decreto-legge. Però, un segnale del ministro con l'assunzione in quest'aula di un impegno in favore delle categorie degli autotrasportatori potrebbe evitare eventuali tensioni che si andranno a riproporre. Infatti, le stesse problematiche che oggi stiamo cercando di risolvere per il 1996, probabilmente si ripresenteranno *sic et simpliciter* anche per l'anno successivo.

Se il ministro potesse darci qualche informazione al riguardo, ne saremmo lieti.

EDUARDO BRUNO. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

EDUARDO BRUNO. Signor Presidente, prima di aprire la votazione, vorrei chiederle di ricordare il parere della Commissione e del Governo sugli emendamenti presentati.

PRESIDENTE. Il parere della Commissione e del Governo è contrario su quasi tutti gli emendamenti presentati. Quando invece il parere espresso è favorevole, lo ricorderò all'Assemblea.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Signor Presidente, ribadisco che l'emendamento Mammola 6.2 non poteva essere accolto innanzitutto perché esso prevede maggiori oneri; inoltre abbiamo detto di voler agire in un certo modo nei confronti del settore dell'autotrasporto. Credo che il contenuto dell'emendamento possa però essere accolto come orientamento generale, come raccomandazione, specificando, per quanto mi riguarda, che i fondi previsti per il 1997 andranno indirizzati specialmente a favore dell'intermodalità. Mi pare che questo sia un obiettivo condivisibile dal Parlamento.

PRESIDENTE. Se ho ben capito, il ministro Burlando si dichiarerebbe disponibile ad accogliere in linea generale come raccomandazione un ordine del giorno che recepisce il contenuto di questo emendamento. Onorevole Mammola?

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, di fronte alla disponibilità del ministro ad accogliere come raccomandazione il contenuto del mio emendamento 6.2, lo ritiro.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Mammola.

Onorevole Ciapusci, intende anche lei ritirare il suo emendamento 7.1, identico all'emendamento Floresta 7.3, ritirato dai presentatori?

ELENA CIAPUSCI. Signor Presidente, ritiro il mio emendamento 7.1, nonché i successivi emendamenti 7.2, 8.1, 8.2, 8.3, 8.5 e 8.6.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Ciapusci.

Passiamo ora alla votazione dell'emendamento 8.22 del Governo, sul quale — e qui accontentiamo l'onorevole Bruno! — la Commissione ha espresso parere favorevole.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 8.22 del Governo, accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	451
Votanti	449
Astenuti	2
Maggioranza	225
Hanno votato sì ...	448
Hanno votato no ..	1

(La Camera approva).

Passiamo all'emendamento Ciapusci 8.19.

ELENA CIAPUSCI. Lo ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Ciapusci, intende accedere all'invito rivoltole dal relatore a ritirare anche il suo emendamento 8.7?

ELENA CIAPUSCI. No, Presidente, lo mantengo.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ciapusci 8.7.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti	440
Maggioranza	221
Hanno votato sì ...	203
Hanno votato no .	237

(La Camera respinge).

Ricordo che gli emendamenti Bosco 8.10, Ciapusci 8.11 e Bosco 8.13 sono stati dichiarati inammissibili.

RINALDO BOSCO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A che titolo, onorevole Bosco?

RINALDO BOSCO. Sul mio emendamento dichiarato inammissibile.

PRESIDENTE. Se è stato dichiarato inammissibile, non è possibile...

RINALDO BOSCO. Vorrei trasformarlo in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Bosco. Anche il ministro Burlando mi pare d'accordo.

ELENA CIAPUSCI. Anch'io intendo trasformare il mio emendamento 8.11 in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo all'emendamento Ciapusci 8.8.

ELENA CIAPUSCI. Ritiro questo emendamento ed anche il successivo emendamento 8.9, Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 8.21 della Commissione, accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	430
Votanti	392
Astenuti	38
Maggioranza	197
Hanno votato sì ...	384
Hanno votato no ..	8

(La Camera approva).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Di Luca 8.17, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.
Comunico il risultato della votazione:

Presenti	438
Votanti	434
Astenuti	4
Maggioranza	218
Hanno votato sì ...	429
Hanno votato no ..	5

(La Camera approva).

Passiamo all'emendamento Ciapusci 9.2.

ELENA CIAPUSCI. Lo ritiro, Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene.
Onorevole Ciapusci, ritira anche il successivo emendamento 9.3?

ELENA CIAPUSCI. No, Presidente, lo mantengo.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.
Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ciapusci 9.3.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.
Comunico il risultato della votazione:

Presenti	446
Votanti	444
Astenuti	2
Maggioranza	223
Hanno votato sì ...	216
Hanno votato no ..	228

(La Camera respinge).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 9.4 del Governo, accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.
Comunico il risultato della votazione:

Presenti	438
Votanti	398
Astenuti	40
Maggioranza	200
Hanno votato sì ...	395
Hanno votato no ...	3

(La Camera approva).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo 9.01 del Governo, accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.
Comunico il risultato della votazione:

Presenti	443
Votanti	441
Astenuti	2
Maggioranza	221
Hanno votato sì ...	439
Hanno votato no ..	2

(La Camera approva).

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Presidente, ho visto che è stata riproposta con un ordine del giorno, sottoscritto da deputati sia della maggioranza sia dell'opposizione, la questione della ferrovia Domodossola-Locarno. Le chiedo di poter esaminare la seguente questione. La concessione è scaduta ad aprile sia per il versante italiano sia per quello svizzero. La Svizzera l'ha

rinnovata immediatamente, noi no. L'ordine del giorno impegna il Governo a predisporre un provvedimento per rinnovare tale concessione. Mi pare che potremmo dare un segnale positivo anche ad un altro paese (che ce lo ha chiesto) se potessimo intervenire in tal senso in questo stesso provvedimento anziché presentarne uno *ad hoc*. Chiedo pertanto alla sua autorevole competenza di verificare se sia possibile un intervento in tal senso, tenuto conto del consenso politico molto diffuso sulla questione. Naturalmente, sulla questione mi rimetterò alla sua valutazione.

PRESIDENTE. Onorevole Burlando, comprendo la sua posizione, ma la Presidenza è stata estremamente rigida nella valutazione dell'ammissibilità ai sensi dell'articolo 96-*bis* del regolamento. Non vorrei pertanto operare un *vulnus* al regolamento.

Poiché il disegno di legge consta di un articolo unico, si procederà direttamente alla votazione finale.

PAOLO MAMMOLA. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA. In considerazione del numero cospicuo di ordini del giorno preannunciati, che il Governo si è impegnato ad accettare, ed avendo comunque proceduto con estrema velocità nell'esame degli emendamenti, propongo di sospendere per dieci o quindici minuti la seduta per avere il tempo di predisporre gli ordini del giorno.

PRESIDENTE. Accolgo la richiesta e sospendo la seduta fino alle 18.

La seduta, sospesa alle 17,40, è ripresa alle 18,05.

PIERLUIGI COPERCINI. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIERLUIGI COPERCINI. Nell'ultima votazione relativa all'articolo aggiuntivo del Governo 9.01 sul tabellone elettronico il verde del settore del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania era « disturbato » da un puntino rosso, il mio (forse ce ne era anche qualcun altro).

Vorrei brevemente leggere alcune righe di questo articolo aggiuntivo che recita: « Le disponibilità in conto competenza ed in conto residui (..) non impegnate entro il 31 dicembre 1996, possono esserlo entro l'anno 1997 ». Vorrei ricordare, signor Presidente, ministro, signor sottosegretario, colleghi che il mantenimento delle somme non impegnate, ossia non spese, nel bilancio dello Stato è un assurdo premio all'inefficienza e all'inettitudine di chi, spesso e volentieri, non ha progettualità né managerialità per agire per conto dello Stato e quindi dei cittadini azionisti.

Protesto ancora una volta — spero che la prossima ci sia qualcun altro insieme a me — per questa assurda pratica di alterazione della gestione delle finanze pubbliche che, guarda caso, ci viene propinata quasi sempre subdolamente alla fine dell'esame dell'articolato sostanzialmente perché passi inosservata.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Come ho già detto in precedenza, le disponibilità di cui all'articolo aggiuntivo 9.01 non sono soldi dello Stato, sono soldi dell'albo dei trasportatori non impegnati...

PRESIDENTE. Onorevole Copercini, il ministro sta rispondendo a lei, se ha la cortesia di ascoltarlo!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. La Corte dei conti ha definito le modalità di impegno solo poche settimane fa; avremmo dovuto incamerare soldi appartenenti ai traspor-

tatori, ma mi sembrava una cosa non giusta. Con questo articolo aggiuntivo si lasciano alla loro disponibilità 6 miliardi; diversamente, si sarebbe trattato di una specie di appropriazione indebita.

PRESIDENTE. Sono stati presentati gli ordini del giorno Bianchi Clerici e Giancarlo Giorgetti n. 9/2420/1, Ciapuscì n. 9/2420/2, Garra ed altri n. 9/2420/3, Lucchese e Baccini n. 9/2420/4, Baccini e Lucchese n. 9/2420/5, Stajano ed altri n. 9/2420/6, Di Luca e Mammola n. 9/2420/7, Mammola ed altri n. 9/2420/8, Floresta e Mammola n. 9/2420/9, Becchetti ed altri n. 9/2420/10, Armosino e Mammola n. 9/2420/11, Bosco ed altri n. 9/2420/12 e Galletti ed Eduardo Bruno n. 9/2420/13 (*vedi l'allegato A*).

Qual è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

CLAUDIO BURLANDO, Ministro dei trasporti e della navigazione. Il Governo accetta l'ordine del giorno Bianchi Clerici e Giancarlo Giorgetti n. 9/2420/1.

Accetta come raccomandazione gli ordini del giorno Ciapuscì n. 9/2420/2, Garra ed altri n. 9/2420/3, Lucchese e Baccini n. 9/2420/4, Baccini e Lucchese n. 9/2420/5.

Il Governo accetta l'ordine del giorno Stajano ed altri n. 9/2420/6. Accetta come raccomandazione gli ordini del giorno Di Luca e Mammola n. 9/2420/7, Mammola ed altri n. 9/2420/8.

Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Floresta e Mammola n. 9/2420/9; accoglie altresì come raccomandazione l'ordine del giorno Becchetti ed altri n. 9/2420/10, ribadendo le considerazioni che ho poc'anzi formulato e cioè che se, come io spero, sarà possibile nel 1997 favorire l'intermodalità, il trasporto combinato, l'integrazione con il cabotaggio, gli aiuti abbiano questo tipo di significato.

PRESIDENTE. È una raccomandazione, diciamo, molto raccomandata!

CLAUDIO BURLANDO, Ministro dei trasporti e della navigazione. Il Governo

accoglie come raccomandazione gli ordini del giorno Armosino e Mammola n. 9/2420/11 e Bosco ed altri n. 9/2420/12; accoglie infine l'ordine del giorno Galletti ed Eduardo Bruno n. 9/2420/13.

PAOLO MAMMOLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, vorrei richiamare l'attenzione del ministro dei trasporti Burlando su quello che a noi sembra un cambiamento di atteggiamento da parte del Governo relativamente a quanto è emerso nel corso dell'esame degli emendamenti.

Signor ministro, abbiamo espresso la nostra disponibilità a ritirare gli emendamenti previo l'accoglimento dell'ordine del giorno da parte del Governo; ciò significava che l'ordine del giorno che aveva per oggetto il contenuto di un nostro emendamento ritirato doveva essere accettato dal Governo e non accolto come raccomandazione. Non accettare più gli ordini del giorno ma accoglierli soltanto come raccomandazione non mi sembra in linea con l'atteggiamento che è stato richiesto al Governo durante l'esame degli emendamenti.

Noi abbiamo dato tutta la nostra disponibilità affinché questo provvedimento arrivasse ad una sua definitiva approvazione in questo ramo del Parlamento; l'abbiamo fatto ritirando quegli emendamenti che non erano, diciamo così, di peso nell'ambito del provvedimento medesimo; ci siamo impegnati a votare con la massima celerità il provvedimento, ma adesso vediamo che c'è un improvviso cambiamento del parere da parte del Governo.

Signor ministro, poiché il provvedimento non è stato ancora approvato da questo ramo del Parlamento, a questo punto, dinanzi all'atteggiamento del Governo, ci riserviamo di intervenire in sede di dichiarazione di voto al fine di approfondire i motivi per cui il nostro, che voleva essere un voto positivo sul provvedimento, alla luce dell'atteggiamento del

Governo potrebbe anche cambiare, e vedremo se si riuscirà ad approvare il provvedimento (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Qui, in pochi minuti, ci sono state sottoposte molte materie e sugli emendamenti presentati c'era un orientamento negativo. Ciò detto, il mio atteggiamento non era volto ad esprimere una valutazione negativa sugli ordini del giorno. C'è poi un problema in ordine a come viene valutato questo tipo di accoglimento, in diverse assemblee.

Ho fatto parte per molti anni di diverse assemblee e nella prassi istituzionale che conosco l'accoglimento come raccomandazione è un accoglimento sostanziale (*Commenti del deputato Mammola*) - sto spiegando, perché ognuno di noi ha avuto la propria esperienza - che è subordinato ad una verifica tecnica da parte degli organismi che poi devono procedere all'attuazione.

Onorevole Mammola, la prego di ascoltarmi: non ho avuto materialmente la possibilità di ottenere in pochi minuti tale verifica tecnica, perché non ho gli uffici in questa sede.

Se però in quest'Assemblea la prassi è diversa e l'accoglimento *tout court* subordina l'approvazione tecnica ad un momento successivo, non ho difficoltà in tal senso. Volevo solamente dire, per onestà, che in pochi minuti era impossibile sottoporre a numerosi uffici l'approvazione tecnica degli ordini del giorno.

PRESIDENTE. Ministro Burlando, mi pare di aver capito che lei accoglie gli ordini del giorno.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Sì, signor Presidente, è così. Naturalmente, per onestà ...

FRANCESCO STORACE. Non esageriamo!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Io sono di opinione diversa, onorevole Storace, e questo mi ha salvato la vita in più di una circostanza.

Come dicevo, per onestà ritengo giusto ribadire che devo far verificare gli ordini del giorno dal punto di vista tecnico, cosa che mi impegno a fare nel giro di una settimana.

PAOLO MAMMOLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA. Presidente, desidero semplicemente replicare all'intervento del ministro. Accolgo con piacere il suo cambiamento di posizione, ma desidero segnalarle, signor ministro, che il Governo ha presentato in aula tre emendamenti circa dieci minuti prima dell'inizio della seduta. Vorrei chiederle allora di valutare quale tempo lei ha lasciato agli esperti dei gruppi parlamentari perché verificassero tecnicamente il contenuto di tali emendamenti. Eppure noi non ci siamo lamentati in questa sede per il ristretto tempo che lei ci ha concesso. Mi pare che, viceversa, il Governo abbia avuto tempo sufficiente per verificare il contenuto degli ordini del giorno, poiché il fascicolo degli stessi è stato pubblicato la settimana scorsa.

Siccome già in Commissione si era prevista la possibilità che il contenuto di molti nostri emendamenti fosse trasfuso in ordini del giorno, lei signor ministro non può venire a dire che non è tecnicamente preparato per valutare la possibilità di accoglierli (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia, di alleanza nazionale e del CCD-CDU*). Questo non è accettabile, signor ministro! Cerchiamo di essere seri e di lavorare seriamente: noi facciamo il nostro lavoro di opposizione teso a migliorare i provvedimenti e lei non ci può assolutamente accusare di giocare una partita senza rispettare le regole. Noi le rispettiamo, le

rispetti anche il Governo (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia, di alleanza nazionale e del CCD-CDU*)!

BEPPE PISANU. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BEPPE PISANU. Presidente, vorremmo sapere esattamente dal ministro se accolga gli ordini del giorno che abbiamo presentato, laddove accoglierli vuol dire soltanto una cosa, che li accoglie senza riserve.

Bisogna che con il massimo di franchezza e di rispetto reciproco si dica che, quando si raggiunge un'intesa tra maggioranza e opposizione, essa deve essere rispettata.

Il ministro sa benissimo che nutrivamo forti riserve su questo provvedimento e le abbiamo anche manifestate. Abbiamo tuttavia riconosciuto le giuste ragioni che spingevano il Governo a chiederne una approvazione urgente e a tale sforzo abbiamo cercato di corrispondere, rinunciando alle nostre posizioni. Ora non ci si può dire che gli ordini del giorno vengono accolti come raccomandazione, perché questa sarebbe una non gradevole né gradita presa in giro!

Noi manteniamo gli impegni che abbiamo assunto, il Governo mantenga i propri! Se il ministro ha problemi di approfondimento, si può passare all'esame del successivo punto all'ordine del giorno e procedere alla votazione di questo provvedimento dopo che il Governo avrà chiarito le proprie idee. Altrimenti la nostra disponibilità verrebbe assolutamente meno nel momento in cui venisse meno la disponibilità del Governo ad accogliere i nostri ordini del giorno (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Non capisco

perché si dramatizzi un problema al quale ho già dato una risposta. Ho detto che il mio atteggiamento è dovuto ad una diversa pratica istituzionale. Evidentemente nelle assemblee di cui ho fatto parte vi è una diversa procedura (*Commenti dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*). Non capisco perché vi arrabbiate!

Cinque minuti fa ho già detto che gli ordini del giorno sono accolti *tout court*, perché ho compreso la diversa prassi di questa Assemblea, alla quale ovviamente mi adeguo. Non capisco quindi perché ci siano delle insistenze.

Chiedo scusa, ma il mio comportamento non è dovuto alla volontà di non rispettare un patto, bensì al fatto che nella mia precedente lunga esperienza istituzionale la questione veniva affrontata in modo diverso. Per me accogliere gli ordini del giorno come raccomandazione non voleva dire manifestare una mancanza di rispetto; avendo inteso quale sia la procedura in questa Assemblea, mi adeguo immediatamente e chiedo scusa. Pertanto gli ordini del giorno sono accolti *tout court*. Lo ribadisco, non vi è stata la volontà di non rispettare un patto, ma solo un malinteso.

PRESIDENTE. Diamo atto che il ministro ha accolto gli ordini del giorno senza riserve.

ITALO BOCCHINO. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ITALO BOCCHINO. Onorevole Presidente, a me sembra strano che dopo l'appello al senso di responsabilità rivolto dal Governo e dalla maggioranza all'opposizione, non ci sia stato senso di responsabilità da parte del Governo stesso.

Ministro, lei ha detto che accoglie gli ordini del giorno *tout court*, però ha affermato anche - ed è una questione che deve ancora chiarire - che deve valutare gli aspetti tecnici e che ci darà notizie al riguardo fra una settimana.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Ho detto che li accolgo *tout court*!

ITALO BOCCHINO. Quando noi dicevamo che dovevamo valutare, approfondire e discutere il provvedimento, ci avete messo fretta sostenendo che gli autotrasportatori minacciavano lo sciopero. Adesso che siamo arrivati al termine dell'esame del provvedimento lei ci risponde che bisogna valutare, approfondire tecnicamente il problema e che ci darà delle informazioni tra una settimana. Lei ci deve dire se...

PRESIDENTE. Glielo ha già detto, onorevole Bocchino, oramai!

ITALO BOCCHINO. No, non lo ha chiarito. Mi scusi, ma nel secondo intervento ha detto che accoglieva gli ordini del giorno *tout court*, ma ha affermato anche che doveva valutare gli aspetti tecnici.

PRESIDENTE. No, nell'ultimo intervento l'onorevole ministro questo non lo ha detto, onorevole Bocchino. Ha detto che li accoglieva senza riserve. Chiudiamo questa discussione.

Dopo le dichiarazioni del Governo, che ha accolto senza riserve gli ordini del giorno, prendo atto che i presentatori degli ordini del giorno Bianchi Clerici e Giancarlo Giorgetti n. 9/2420/1, Ciapuscì n. 9/2420/2, Garra ed altri n. 9/2420/3, Lucchese e Baccini n. 9/2420/4, Baccini e Lucchese n. 9/2420/5, Stajano ed altri n. 9/2420/6, Di Luca e Mammola n. 9/2420/7, Mammola ed altri n. 9/2420/8, Floresta e Mammola n. 9/2420/9, Becchetti ed altri n. 9/2420/10, Armosino e Mammola n. 9/2420/11 e Galletti ed Eduardo Bruno n. 9/2420/13 non insistono per la votazione.

Chiedo ai presentatori dell'ordine del giorno Bosco ed altri n. 9/2420/12, accolto dal Governo, se insistano per la votazione.

RINALDO BOSCO. Presidente, mi pare che la trasformazione suggerita dal ministro sia nel senso di passare da un

impegno ad un invito, pertanto non insisto nella votazione del mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Di Luca. Ne ha facoltà.

ALBERTO DI LUCA. Rinuncio, Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene.

La Presidenza autorizza altresì la pubblicazione in calce al resoconto stenografico della seduta odierna delle dichiarazioni di voto degli onorevoli Eduardo Bruno, Galletti e Sanza, che hanno avanzato richiesta in tal senso.

Sono così esaurite le dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

Prima di passare alla votazione finale, chiedo che la Presidenza sia autorizzata a procedere al coordinamento formale del testo approvato.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge di conversione n. 2420, di cui si è testé concluso l'esame.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione

Comunico il risultato della votazione:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 4 ottobre 1996, n. 517, recante interventi nel settore dei trasporti » (2420):

Presenti	423
Votanti	383
Astenuti	40
Maggioranza	192
Hanno votato sì	382
Hanno votato no ...	1

(La Camera approva).

Poiché la Presidenza si era permessa, all'inizio della seduta, di rendersi interprete delle esigenze e degli interessi del paese per una rapida approvazione del provvedimento, mi sia consentito prendere atto che la Camera ha risposto all'invito della Presidenza (*Applausi*).

Sul tentato rapimento di un neonato da parte di zingari (ore 18,25).

ALESSANDRO CÈ. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALESSANDRO CÈ. Desidero richiamare un fatto grave riportato dalla stampa di oggi e avvenuto ieri in provincia di Brescia, precisamente nel comune di Desenzano, dove fortunatamente è stato sventato il sequestro di una neonata di quattro mesi ad opera di una nomade che è stata successivamente arrestata alla stazione ferroviaria. È un fatto di una notevole gravità.

PRESIDENTE. È un fatto di notevole gravità, è vero, ma potrà parlare su tale argomento al termine della seduta.

ALESSANDRO CÈ. Poiché al termine della seduta solitamente ...

PRESIDENTE. Io devo far rispettare il regolamento!

ALESSANDRO CÈ. Mi lasci parlare perché il Parlamento deve affrontare questi problemi che sono di una estrema gravità. Forse qualcuno non è in grado di capirlo o non ne ha la coscienza (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*). Non si tratta di un fatto episodico perché da noi fatti come questi si verificano continuamente e non salgono all'onore della cronaca solo perché da parte dei cittadini c'è paura a sporgere denunce.

PRESIDENTE. Mi indichi il riferimento all'ordine dei lavori.

ALESSANDRO CÈ. È un fatto grave che voglio indicare all'Assemblea.

PRESIDENTE. Onorevole Ce', quando lei farà un uso regolare di uno strumento regolamentare, le assicuro che avrò piacere di concederle la parola. Il suo non è un richiamo sull'ordine dei lavori!

ALESSANDRO CÈ. Siamo dei buffoni tutti! Non ci interessiamo delle cose importanti!

PRESIDENTE. Dobbiamo ora passare al seguito della discussione del disegno di legge n. 2709, e dare lettura dei pareri della Commissione bilancio.

In attesa che al banco della Presidenza arrivi un deputato segretario, onorevole Ce', lei può concludere il suo discorso.

ALESSANDRO CÈ. Presidente, quando ci si mette la buona volontà, c'è tempo anche per le cose importanti.

Come dicevo, episodi di questo genere non sono estemporanei come dimostrano le modalità con cui si svolgono: in genere viene presa di mira una casa dove si sa che c'è un neonato per ghermirlo e portarlo verso chissà quale assurdo futuro, verso l'accattonaggio, la prostituzione, la vendita a terzi. Il Parlamento non può restare indifferente di fronte a questi episodi e deve porvi rimedio.

Questa mattina ho presentato un'interrogazione urgente al ministro dell'interno affinché riferisca in Parlamento in merito a fatti di questo genere che continuano a moltiplicarsi e mettono in seria crisi l'assetto sociale di molte zone abitate dove si ha paura ad abbandonare le proprie case che vengono fatte oggetto di episodi di criminalità. Occorre porre rimedio rapidamente e in modo efficace e fermo, applicando pene severe, a questi fenomeni.

Siccome il « braccio » che vediamo operare sul territorio — che è attivo rispetto a disegni che alcune volte travalicano

anche i confini nazionali — appartiene in linea di massima alle popolazioni nomadi, le quali hanno adottato come loro pratica quotidiana quella della microcriminalità e, ultimamente, quella dei tentativi di sequestro di persona che si verificano nelle case, nei supermercati e un po' dappertutto (almeno nelle nostre zone del nord il fenomeno si configura in tale maniera!), sarebbe opportuno che l'Assemblea esprimesse la propria opinione su questa urgenza e che il ministro dell'interno venisse al più presto in aula per fornirci risposte esaurienti (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Trasformazione in ente di diritto pubblico economico dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (2709) (ore 18,26).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Trasformazione in ente di diritto pubblico economico dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale.

Ricordo che nella seduta del 25 novembre scorso si è conclusa la discussione sulle linee generali ed ha replicato il relatore ed il rappresentante del Governo ha rinunciato alla replica.

Occorre ora dare lettura dei pareri espressi dalla Commissione bilancio. In assenza dei deputati segretari ne darò personalmente lettura.

Comunico che la Commissione Bilancio ha espresso, in data 26 novembre 1996, il seguente parere:

PARERE FAVOREVOLE

sul testo;

NULLA OSTA

sugli emendamenti Ciapuscì 1.4, Boghetta 1.5 e 1.6, Bocchino 1.1, 1.2 e 1.3,

Merlo 2.7 e 2.8, sugli identici emendamenti Giardiello 2.1 e Spini 2.6, sugli emendamenti Boghetta 2.3 e 2.4, Merlo 3.3, Boghetta 3.2, Bocchino 4.1 e 4.2, Ciapuscì 6.1, Bocchino 7.1 e 7.2, Boghetta 8.3, Baccini 8.4, Giardiello 8.1, Boghetta 9.2, Bocchino 10.1, Boghetta 11.2 e Bocchino 12.1;

PARERE CONTRARIO

sugli emendamenti Ciapuscì 2.2, 3.1, 4.3, 8.2, 9.1, 11.1, 12.2, 13.1 e 14.1, perché sopprimono disposizioni essenziali per il funzionamento dell'azienda e quindi per la gestione di un servizio pubblico in mancanza del quale sarebbero necessari interventi a carico del bilancio dello Stato; Ciapuscì 5.1, perché sopprime una garanzia della corretta gestione finanziaria dell'azienda; Ciapuscì 7.3, perché sopprime disposizioni dirette ad assicurare le risorse e le regole di contabilità dell'ente, nonché sui restanti emendamenti del fascicolo n. 1, in quanto diretti a sopprimere la salvezza degli effetti prodottisi e dei rapporti giuridici sorti sulla base di disposizioni contenute nei precedenti decreti-legge.

Poiché è giunto in aula uno dei deputati segretari, lo prego di dare lettura dell'ulteriore parere espresso dalla Commissione bilancio.

MAURO MICHIELON, *Segretario*, legge: Comunico che la Commissione bilancio ha inoltre espresso, in data 27 novembre 1996, il seguente parere:

PARERE CONTRARIO

sull'emendamento 7.4 del Governo, in quanto suscettibile di recare oneri non quantificati né coperti;

NULLA OSTA

sugli emendamenti 1.7, 2.9, 2.10, 8.5, 10.2 e 15.195 del Governo, nonché sui subemendamenti Boghetta 0.1.7.1, 0.1.7.2 e 0.1.7.3 della Commissione.

Comunico che la Commissione bilancio ha altresì espresso, in data odierna, il seguente parere:

PARERE FAVOREVOLE

sull'emendamento Boghetta 7.6, a condizione che sia riformulato come emendamento aggiuntivo anziché sostitutivo;

NULLA OSTA

sull'emendamento Boghetta 7.5;

PARERE CONTRARIO

sugli altri emendamenti del fascicolo n.4, non compresi nei fascicoli precedenti, in quanto sopprimono la salvezza degli effetti prodottisi e dei rapporti giuridici sorti sulla base di disposizioni contenute nei precedenti decreti-legge.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge, nel testo della Commissione, identico a quello del Governo.

Avverto che gli emendamenti 2.4, 3.2, 8.3 e 11.2 sono stati ritirati dai presentatori.

Passiamo all'esame dell'articolo 1 e del complesso degli emendamenti e subemendamenti ad esso presentati (*vedi l'allegato A*).

Ha chiesto di parlare l'onorevole Merlo. Ne ha facoltà.

GIORGIO MERLO. Rinuncio.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Baccini. Ne ha facoltà.

MARIO BACCINI. Signor Presidente, non siamo intervenuti in sede di discussione generale sul problema del decaduto decreto-legge perché in questa materia si sono succeduti eventi che in taluni casi hanno rischiato di mettere in discussione l'azienda in quanto tale. Abbiamo vissuto un problema importante e significativo - quello di garantire un servizio - e il gruppo del CCD-CDU in questa materia

ha assunto un atteggiamento di grande responsabilità nell'esame dei provvedimenti oggi all'ordine del giorno.

Voglio soltanto sottolineare, signor Presidente, signor ministro, che l'approvazione del disegno di legge per noi rappresenta soltanto il primo passo di una politica del trasporto aereo che nel nostro paese si deve portare avanti. L'Azienda autonoma di assistenza al volo rappresenta un punto di riferimento importante non solo perché ci accingiamo a trasformarla da qui al prossimo futuro in una società per azioni, ma anche perché riteniamo che su di essa si possa giocare un ruolo importante per ridisegnare completamente una politica significativa nel settore.

Abbiamo ascoltato il ministro in Commissione trasporti; abbiamo avuto modo di ascoltare le linee programmatiche che riguardano anche la nostra compagnia di bandiera. Abbiamo anche constatato che in assenza di una politica, gli scioperi, i problemi inerenti alla trasformazione di questa azienda e tutto quanto abbiamo appreso dai giornali hanno portato acqua al mulino del dissesto di questo importante ente. Vogliamo allora restituire alla politica, al governo delle cose possibili, l'azienda.

La strada della trasformazione in società per azioni, pertanto, non ci soddisfa, signor ministro; non è la panacea di tutti i mali, ma solo una strada possibile, è una strada probabilmente di mediazione. Noi la seguiamo con grande attenzione, collega Boghetta, perché riteniamo che sia ora di dire basta agli scioperi selvaggi. Dobbiamo dare certezza ai dipendenti di questa azienda, ma dobbiamo dare altresì certezze agli italiani che intendono viaggiare in aereo.

E allora, alla luce di queste brevi considerazioni e in relazione alle questioni che dovremo affrontare in seguito anche per quanto concerne gli appalti (mi riferisco in particolare alla Vitrociset), rispetto alle quali abbiamo più volte presentato documenti di sindacato ispettivo, vorremmo ascoltare dal Governo, magari non in quest'aula, e in un momento

successivo quale sarà il futuro di questa azienda; se anch'essa sarà privatizzata; se il settore meteorologico avrà o meno un futuro e se l'eliminazione del comma 4 dell'articolo 2, cioè quello che prevedeva la possibilità di realizzare società per azioni, abbia un risvolto politico, se cioè ci sia l'intendimento di riferirci esclusivamente al codice civile. Sono aspetti che dobbiamo conoscere.

Riteniamo quindi che questo provvedimento rappresenti un passaggio, sia pure rilevante, che non metterà la parola fine alla vicenda dell'ENAV, di un'azienda che riteniamo importante (*Applausi dei deputati del gruppo del CCD-CDU*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento in esame, sul quale abbiamo già svolto incisivi interventi in sede di discussione generale, è il frutto di un travagliatissimo lavoro in Commissione su tutti i temi che riguardano la trasformazione dell'azienda temporaneamente - e sottolineo l'avverbio temporaneamente - in ente pubblico economico.

Esiste una norma di legge alla quale con questo provvedimento si deroga per un periodo di tempo limitato, cioè la norma che impone la trasformazione dell'ente in società per azioni.

Noi riteniamo indispensabile la temporanea trasformazione in ente pubblico economico, per il tempo che sarà necessario, affinché l'azienda possa ristrutturarsi, definire il suo patrimonio e presentarsi sul mercato come ente fornitore di servizi in regime di diritto privato, secondo le norme che regolano le società per azioni. Ciò potrà, come noi abbiamo previsto nelle norme che andremo ad esaminare, problemi concernenti la privatizzazione dell'ente, in relazione ai meccanismi attraverso i quali l'ente, una volta trasformato in società per azioni, dovrà immettersi sul mercato e fornire servizi ad alto valore aggiunto. Mi riferisco ai servizi di assistenza alla navigazione, di

controllo del traffico e a tutti i compiti di istituto dell'ente.

A tal fine nell'articolo 1, in Commissione, abbiamo definito con chiarezza quali siano tali compiti, cercando di evitare che esistessero fasce grigie, intorno alle quali poi si potessero scatenare conflitti di competenza tra enti.

Abbiamo anche accettato che la trasformazione dell'ente in società per azioni, originariamente prevista entro il 1° gennaio 1999 e che successivamente, con un emendamento che sembrava che il Governo volesse accogliere, avrebbe dovuto avvenire entro due anni dall'approvazione dello statuto dell'ente (con tutto ciò che questo comporta, giacché tale statuto ha una vita molto travagliata, essendo state introdotte al suo interno norme che nulla hanno a che vedere con la corretta gestione di un'azienda che svolge servizi di questo genere) venisse spostata ulteriormente di altri sei mesi, quindi al 30 giugno 1997. Noi consideriamo questo un passaggio assolutamente inevitabile.

Abbiamo anche definito gli organismi dell'ente, perché deve esserci coerenza tra i compiti individuati, la loro ampiezza e la composizione del consiglio di amministrazione. Si sono dunque ridefiniti con esattezza i poteri del direttore generale. In questa azienda sono presenti 16, 17 sindacati che non rappresentano più di 12 persone e ciò nonostante vengono ammessi al tavolo delle trattative con il Governo. Ebbene, non potevamo accettare che fossero i sindacati a decidere chi dovesse essere direttore generale e con quali mansioni, e chi dovesse essere presidente e con quali compiti. Abbiamo dunque definito tali compiti ed individuato, a fronte dell'attuale configurazione di ente pubblico economico ed alla futura trasformazione in società per azioni, ruoli ai quali chiameremo esperti non solo *stricto sensu* di navigazione e di diritto della navigazione; occorrerà qualche personaggio che abbia grandi, straordinarie capacità tecniche di *management* e di conduzione dell'azienda nonché notevole esperienza nel settore specifico. A tal fine

saranno valorizzate le professionalità esistenti all'interno dell'azienda, con particolare attenzione alla questione relativa all'assistenza al volo. Ci riserviamo, tuttavia, di intervenire sui singoli emendamenti che verranno esaminati.

Vi è poi una questione particolarmente importante, quella della individuazione del patrimonio dell'azienda. Si tratta, a nostro giudizio, di un aspetto fondamentale, al quale fa riferimento tutto il complesso degli emendamenti riferiti a tale specifica tematica, sulla quale insiste la vecchia burocrazia, che preme sulle istituzioni senza lasciarle respirare, per cui si determinano conflitti tra i diversi ministeri (finanze, difesa, trasporti). Dobbiamo delineare un'azienda che abbia una situazione patrimoniale chiara, così da poter accedere alle norme di diritto civile nella prestazione dei servizi. Da questo punto di vista, riteniamo che si possano prevedere, nell'ampio spettro delle attività che svolgerà l'ente, anche modalità di partecipazione in società specializzate nel settore; gli effetti perversi che si sono prodotti in altre aziende non sono certo dovuti al fatto che si siano individuate fasce di specializzazione nelle attività dell'azienda; sono dovuti al fatto che qualche persona ha ritenuto di non doversi comportare secondo legge e su questo deciderà la magistratura cosa fare.

Noi riteniamo sia un modello utile ed importante quello per cui un'azienda che deve occuparsi di uno spettro amplissimo di attività, con necessità di grandi specializzazioni, adotti anche il meccanismo delle società partecipate sotto forma di *holding*.

Per ora mi fermo qui, riservandomi di intervenire su ciascun emendamento ed in ordine al significato che il gruppo di forza Italia attribuisce ad ognuno di essi.

PRESIDENTE. Onorevole Becchetti, ho il dovere di ricordarle fin da ora che sugli emendamenti che recano la sua firma lei non potrà più intervenire.

PAOLO BECCHETTI. Non ne ho presentati!

PRESIDENTE. Ho voluto chiarire subito le « regole del gioco »!

Nessun altro chiedendo di parlare sull'articolo 1 e sul complesso degli emendamenti e subemendamenti ad esso presentati, invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione.

DOMENICO TUCCILLO, Relatore. La Commissione esprime parere contrario sugli emendamenti Ciapusci 1.4 e Boghetta 1.6. Il parere è invece favorevole sui subemendamenti della Commissione 0.1.7.3 e 0.1.7.2, nonché sul subemendamento Boghetta 0.1.7.1. Il parere è altresì favorevole sull'emendamento del Governo 1.7 nel testo subemendato, mentre è contrario sugli emendamenti Bocchino 1.1, Boghetta 1.5 e Bocchino 1.2 e 1.3.

PRESIDENTE. Il Governo?

GIUSEPPE ALBERTINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Il parere del Governo è conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ciapusci 1.4, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Prego tutti i colleghi di prendere posto. Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	353
Votanti	352
Astenuti	1
Maggioranza	177
Hanno votato sì	41
Hanno votato no ...	311

(La Camera respinge).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Boghetta 1.6.

UGO BOGHETTA. Lo ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sul subemendamento della Commissione 0.1.7.3, accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	354
Votanti	333
Astenuti	21
Maggioranza	167
Hanno votato sì	333

(La Camera approva).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sul subemendamento Boghetta 0.1.7.1, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti	351
Maggioranza	176
Hanno votato sì	347
Hanno votato no ...	4

(La Camera approva).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sul subemendamento 0.1.7.2 della Commissione, accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	355
Votanti	354
Astenuti	1
Maggioranza	178
Hanno votato sì	350
Hanno votato no ...	4

(La Camera approva).

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.7 del Governo.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, mi sembra che questo emendamento del Governo sia un po' contraddittorio rispetto al subemendamento 0.1.7.3 della Commissione poc'anzi votato e con il quale abbiamo definito che la trasformazione dell'ente in società per azioni avvenga entro e non oltre il 30 giugno 1999. Ebbene, con l'emendamento del Governo si vorrebbe ricondurre di nuovo — e sul punto invito il sottosegretario Albertini a chiarire il senso della discussione che si è svolta in Commissione — il termine della trasformazione al biennio successivo all'approvazione dello statuto, rimescolando così le carte in tavola! Non ci siamo proprio!

Chiedo pertanto un chiarimento su questo punto da parte del rappresentante del Governo.

GIUSEPPE ALBERTINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Chiedo di parlare per fornire il chiarimento richiesto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE ALBERTINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Signor Presidente, il subemendamento 0.1.7.3 della Commissione, presentato all'emendamento 1.7 del Governo, compie esso stesso un'operazione di chiarimento. Infatti, l'emendamento del Governo prevede che l'ente sia trasformato in società per azioni due anni dopo la pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del comunicato relativo al decreto di approvazione dello statuto.

A seguito di una discussione abbastanza articolata all'interno della Commissione e sulla base della necessità di non introdurre elementi che tendano ad allungare i tempi in modo improprio, si è previsto comunque di stabilire che tale

trasformazione avvenga non oltre il 30 giugno 1999. Si ha così, come dire, una ulteriore certezza.

PRESIDENTE. Signor sottosegretario, se ho ben capito, il primo termine deve intendersi come ordinatorio e il secondo come perentorio!

PAOLO BECCHETTI. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, dal chiarimento del sottosegretario emerge che il primo termine - due anni dopo la pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del comunicato relativo al decreto di approvazione dello statuto - è quello che i giuristi definiscono *certus an et incertus quando*!

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 1.7 del Governo nel testo modificato dai subemendamenti approvati, accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	347
Votanti	346
Astenuti	1
Maggioranza	174
Hanno votato sì	344
Hanno votato no ...	2

(La Camera approva).

Sono pertanto preclusi gli emendamenti Bocchino 1.1, Boghetta 1.5, Bocchino 1.2 e 1.3.

Passiamo alla votazione dell'articolo 1.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Boghetta. Ne ha facoltà.

UGO BOGHETTA. Sarò telegrafico, Presidente.

Nonostante una serie di miglioramenti, che addirittura consentono di verificare la trasformazione dell'azienda autonoma di assistenza al volo in società per azioni, poiché l'articolo 1 propone in sostanza tale trasformazione e noi non la condividiamo in quanto si tratta di un'azienda che opera in regime di monopolio e che quindi non ha ragione di essere trasformata in senso privatistico, non possiamo votare a favore. Il ministro dei trasporti ha aggiunto che dovrebbe trattarsi di una società per azioni completamente pubblica, ma noi manteniamo, per i motivi indicati, una contrarietà di fondo alla trasformazione in questione in regime di monopolio, che consideriamo ingiustificata. Quindi, sull'articolo 1 e solo su di esso esprimeremo un voto contrario.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 1, nel testo modificato dall'emendamento approvato.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	345
Votanti	342
Astenuti	3
Maggioranza	172
Hanno votato sì	320
Hanno votato no ...	22

(La Camera approva).

Passiamo all'esame dell'articolo 2 e del complesso degli emendamenti ad esso presentati *(vedi l'allegato A)*.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Garra. Ne ha facoltà.

GIACOMO GARRA. Signor Presidente, signor ministro dei trasporti, non sono riuscito in tempo utile a chiedere di intervenire sul complesso degli emendamenti presentati all'articolo 1. Non avendo

potuto avere elementi di risposta, non ho partecipato ad alcuna delle votazioni dalla ventunesima alla ventiseiesima.

Il problema che mi preme chiarire è il seguente. Sia all'articolo 1 sia all'articolo 2, comma 3, si prevedono adempimenti di competenza del ministro del tesoro e del ministro della difesa; gli articoli 3 e seguenti riguardano adempimenti anche di competenza di altri ministeri. Rivolgo una domanda alla Presidenza ed al Governo. Il disegno di legge al nostro esame, pur motivato da gravi ed urgenti ragioni di opportunità, non avrebbe dovuto essere presentato di concerto con gli altri ministri, specificamente quelli del tesoro, della difesa e della funzione pubblica? Credo che la potestà di iniziativa legislativa non sia stata esercitata in conformità alla nostra Costituzione. Francamente non me la sento di partecipare alle votazioni su un presupposto così fallace!

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare sull'articolo 2 e sul complesso degli emendamenti ad esso presentati, chiedo al relatore di esprimere il parere della Commissione, ricordando che l'emendamento Boghetta 2.4 è stato ritirato dai presentatori.

DOMENICO TUCCILLO, Relatore. Signor Presidente, la Commissione esprime parere contrario sull'emendamento Ciapusci 2.2, invita l'onorevole Merlo a ritirare il suo emendamento 2.8, altrimenti il parere è contrario, esprime parere favorevole sugli identici emendamenti Giardiello 2.1, Spini 2.6 e 2.9 del Governo, invita i presentatori a ritirare l'emendamento Boghetta 2.3, altrimenti il parere è contrario, ed esprime infine parere favorevole sugli identici emendamenti Merlo 2.7 e 2.10 del Governo.

PRESIDENTE. Il Governo?

GIUSEPPE ALBERTINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Il Governo concorda con il parere espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ciapusci 2.2, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	334
Votanti	331
Astenuti	3
Maggioranza	166
Hanno votato sì	31
Hanno votato no ...	300

(La Camera respinge).

Chiedo all'onorevole Merlo se accolga l'invito del relatore e del Governo al ritiro del suo emendamento 2.8.

GIORGIO MERLO. Lo ritiro, Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo alla votazione degli identici emendamenti Giardiello 2.1, Spini 2.6 e 2.9 del Governo.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Boghetta. Ne ha facoltà.

UGO BOGHETTA. Ci asterremo nella votazione di questi emendamenti perché la dizione che propongono è ambigua e non risolve i problemi che erano stati posti. Ci auguriamo che tale previsione venga modificata e che si chiariscano i ruoli dell'aeronautica e dell'ENAV. Il servizio poteva forse essere meglio definito come di meteorologia aeronautica civile, non aeroportuale. In ogni caso, non avendo trovato una soluzione soddisfacente, ribadisco la nostra posizione di astensione.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Esprimo il nostro parere favorevole sugli identici emendamenti Giardiello 2.1, Spini 2.6 e 2.9 del Governo, anche se l'articolo 2 risulta essere il frutto di un nostro emendamento. Siamo convinti che il servizio metereologico sia stato gestito al meglio, con grandissima professionalità dall'aeronautica militare. Riteniamo pertanto di dover accogliere un emendamento che lascia all'aeronautica militare e al suo servizio metereologico un'attività svolta sempre con grande capacità e senso di responsabilità, devolvendo peraltro all'azienda di assistenza al volo un servizio utile da un punto di vista patrimoniale oltre che per la collettività.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Giardiello 2.1, Spini 2.6 e 2.9 del Governo, accettati dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	330
Votanti	265
Astenuti	65
Maggioranza	133
Hanno votato sì	234
Hanno votato no ...	31

(La Camera approva).

Chiedo ai presentatori dell'emendamento Boghetta 2.3 se accolgano l'invito del relatore e del Governo al ritiro.

UGO BOGHETTA. Lo ritiro, Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo alla votazione degli identici emendamenti Merlo 2.7 e 2.10 del Governo.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Ribadiamo la necessità che quando la società per azioni inizierà ad operare possa compiere in assoluta pienezza e libertà le proprie scelte imprenditoriali e gestionali. Se questo emendamento soppressivo significasse che si vuole precludere all'ente la possibilità di utilizzare lo strumento del diritto civile di partecipare in società che gestiscano segmenti del servizio di assistenza al volo per tutto il periodo durante il quale esso sarà gestito come ente pubblico economico, potremmo anche accettarlo. Temiamo tuttavia (non si tratta di dietrologia, ma di intese molto precise tra il Governo, i sindacati e parte del personale) che dietro questa scelta vi sia la volontà di fare di tutte le erbe un fascio. Ogni volta che un'azienda che gestisce un servizio ritiene di doversi avvalere di strumenti più agili per non diventare un grande carrozzone ma per essere funzionale, gestibile e patrimonialmente affidabile, ci troviamo di fronte il fantasma delle Ferrovie dello Stato (tanto per non fare nomi). Riteniamo che non sia il contenitore a rendere le persone ladri, ma che siano i ladri a rendere il contenitore mal fatto. Non accettiamo questo genere di assimilazioni; gli aspetti del problema che condividiamo sono quelli della privatizzazione e della liberalizzazione. Per l'ENAV è indispensabile giungere rapidamente alla costituzione della società per azioni perché non sia un carrozzone che obblighi il Parlamento a mettere sempre le mani in tasca per rifinanziarlo.

GIUSEPPE ALBERTINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE ALBERTINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Onorevole Becchetti, non conosco e non sono in grado di interpretare le volontà vere dei tanti soggetti che hanno partecipato a questo confronto. Per quel che riguarda il Governo le posso però assicu-

rare che il senso della soppressione del comma è esattamente quello che è stato ricordato.

Nei due anni di transizione da ente economico a società per azioni questo tipo di possibilità non viene consentita così come sarebbe stato mantenendo quel comma; una volta costituita la società per azioni, ovviamente il codice regolerà queste procedure.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Bocchino. Ne ha facoltà.

ITALO BOCCHINO. Desidero annunciare il voto favorevole del gruppo di alleanza nazionale sugli identici emendamenti Merlo 2.7 e 2.10 del Governo.

Possiamo avvalerci in proposito dell'esperienza dell'Ente poste italiane; anche in quel caso fu prevista, con grandi sacrifici da parte del Governo che fece il contratto di programma, la costituzione di apposite società per la gestione di determinati servizi, ma l'ente pubblico economico incontra difficoltà e si rischia di dar vita ad una privatizzazione parallela, nel senso che attraverso queste società appositamente costituite si finisce per svuotare la vera privatizzazione da realizzare dopo due anni.

Siamo quindi convinti che nei due anni di vita come ente pubblico economico non debbano esservi società appositamente costituite per la gestione di alcuni servizi.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Baccini. Ne ha facoltà.

MARIO BACCINI. Possiamo convergere sull'emendamento presentato dal Governo, anche se non siamo totalmente d'accordo perché comunque il codice può regolare questa materia.

Per quanto riguarda l'emendamento presentato dai colleghi del gruppo di rifondazione comunista, esiste una grande riserva. Non è tanto in gioco la privatizzazione, quanto la riassunzione di tutto il personale della cosiddetta società Vitroci-

set. Bisogna capire bene, caro collega Boghetta, il significato dell'emendamento: non è in discussione l'ispirazione culturale, ma la riassunzione di migliaia di dipendenti. Esprimo in proposito serie riserve, se prima non viene elaborato un piano aziendale che venga discusso in Commissione; altrimenti, entriamo in un dibattito che ci porta molto lontano.

Esprimo dunque parere contrario all'emendamento presentato dall'onorevole Boghetta.

UGO BOGHETTA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

UGO BOGHETTA. Desidero chiarire che gli emendamenti in discussione non sono stati presentati dal gruppo di rifondazione comunista, che ha ritirato il proprio emendamento 2.4, a mia firma.

PRESIDENTE. Per chiarezza, onorevole Baccini, stiamo votando gli identici emendamenti Merlo 2.7 e 2.10 del Governo.

MARIO BACCINI. Il Governo è uguale!

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Merlo 2.7 e 2.10 del Governo, accettati dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	337
Votanti	318
Astenuti	19
Maggioranza	160
Hanno votato sì	285
Hanno votato no ...	33

(La Camera approva).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 2, nel testo modificato dagli emendamenti approvati.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	346
Votanti	344
Astenuti	2
Maggioranza	173
Hanno votato sì	309
Hanno votato no ...	35

(La Camera approva).

Passiamo all'esame dell'articolo 3 e del complesso degli emendamenti ad esso presentati *(vedi l'allegato A)*.

Nessuno chiedendo di parlare, prego il relatore di esprimere su di essi il parere della Commissione, ricordando che l'emendamento Boghetta 3.2 è stato ritirato dai presentatori.

DOMENICO TUCCILLO, Relatore. Esprimo parere contrario sull'emendamento Ciapusci 3.1, mentre invito l'onorevole Merlo al ritiro del suo emendamento 3.3; altrimenti, esprimerei parere contrario.

PRESIDENTE. Il Governo?

GIUSEPPE ALBERTINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Il Governo concorda con il parere espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Onorevole Merlo, accoglie l'invito a ritirare il suo emendamento?

GIORGIO MERLO. Sì, signor Presidente, ritiro il mio emendamento 3.3.

PRESIDENTE. Sta bene.

Essendo quindi rimasto soltanto l'emendamento Ciapusci 3.1, interamente

soppressivo dell'articolo, porrò in votazione il mantenimento dell'articolo 3.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 3, nel testo della Commissione, identico a quello del Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	323
Votanti	319
Astenuti	4
Maggioranza	160
Hanno votato sì	287
Hanno votato no ...	32

(La Camera approva).

Passiamo all'esame dell'articolo 4 e del complesso degli emendamenti ad esso presentati *(vedi l'allegato A)*.

Nessuno chiedendo di parlare, chiedo al relatore di esprimere il parere della Commissione su tali emendamenti.

DOMENICO TUCCILLO, Relatore. La Commissione esprime parere contrario sull'emendamento Ciapusci 4.3 ed invita l'onorevole Bocchino a ritirare i suoi emendamenti 4.1 e 4.2, altrimenti il parere è contrario.

PRESIDENTE. Il Governo?

GIUSEPPE ALBERTINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Il parere del Governo è conforme a quello espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Onorevole Bocchino accoglie l'invito a ritirare i suoi emendamenti 4.1 e 4.2?

ITALO BOCCHINO. Sì, signor Presidente, li ritiro entrambi.

PRESIDENTE. Essendo quindi rimasto soltanto l'emendamento Ciapusci 4.3, in-

teramente soppressivo dell'articolo, porrò in votazione il mantenimento dell'articolo 4.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 4, nel testo della Commissione, identico a quello del Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	329
Votanti	327
Astenuti	2
Maggioranza	164
Hanno votato sì	298
Hanno votato no ...	29

(La Camera approva).

Passiamo all'esame dell'articolo 5 e dell'unico emendamento ad esso presentato *(vedi l'allegato A)*.

Nessuno chiedendo di parlare, chiedo al relatore di esprimere il parere della Commissione su tale emendamento.

DOMENICO TUCCILLO, Relatore. La Commissione esprime parere contrario sull'emendamento Ciapucci 5.1.

PRESIDENTE. Il Governo ?

GIUSEPPE ALBERTINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Il parere del Governo è conforme a quello espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Essendo stato presentato soltanto un emendamento interamente soppressivo dell'articolo, porrò in votazione il mantenimento dell'articolo 5.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 5, nel testo della Commissione, identico a quello del Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	327
Votanti	325
Astenuti	2
Maggioranza	163
Hanno votato sì	294
Hanno votato no ...	31

(La Camera approva).

PAOLO BECCHETTI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, come è noto è in corso di svolgimento il primo consiglio nazionale di forza Italia, che è iniziato ieri. Tra poco si dovrebbe passare alle dichiarazioni conclusive di questi due giorni di dibattito politico, registrato dalla stampa, su temi di estrema rilevanza dal punto di vista del nostro movimento politico e delle prospettive politiche generali.

Inviterei pertanto il Presidente a concludere qui la seduta di oggi, anche in considerazione del fatto che la seduta odierna è stata assai proficua, essendo stato approvato un provvedimento importante; quanto poi al provvedimento ora in esame, rilevo come con grande senso di responsabilità abbiamo contribuito a portarne l'esame a buon punto; se domani lavoreremo di buona lena potremo anche giungere al voto finale.

Credo che sia doveroso da parte dell'aula e del Governo accettare questa nostra richiesta evitandoci il fastidio di un comportamento diverso che vorremmo assolutamente non tenere.

PRESIDENTE. Onorevole Becchetti, in ordine alla sua richiesta dovrò consultare il Presidente Violante.

Passiamo all'esame dell'articolo 6 e dell'unico emendamento ad esso presentato *(vedi l'allegato A)*.

Nessuno chiedendo di parlare, chiedo al relatore di esprimere il parere della Commissione su tale emendamento.

DOMENICO TUCCILLO, *Relatore*. La Commissione invita i presentatori a ritirare l'emendamento Ciapusci 6.1, altrimenti il parere è contrario.

PRESIDENTE. Il Governo?

GIUSEPPE ALBERTINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo concorda con il parere espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Onorevole Ciapusci, accoglie l'invito rivoltole a ritirare il suo emendamento 6.1?

ELENA CIAPUSCI. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ciapusci 6.1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.
Comunico il risultato della votazione:

Presenti	332
Votanti	330
Astenuti	2
Maggioranza	166
Hanno votato sì	28
Hanno votato no ...	302

(La Camera respinge).

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Signor Presidente, naturalmente so che la decisione deve essere assunta dalla Presidenza della Camera e non dal Governo, tuttavia nell'ambito di un positivo rapporto tra l'esecutivo ed il Parlamento ...

Una voce dai banchi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale: Il Governo delle larghe intese!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Non scherziamo!

Dicevo che credo che la richiesta dell'onorevole Becchetti debba essere accolta, anche alla luce del grande lavoro che si è fatto oggi, impegnandoci tutti a concludere rapidamente domani l'esame del provvedimento.

Ribadendo che, naturalmente, la decisione non compete a me, ritengo fosse giusto esprimere la mia opinione.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, sono ancora in attesa della decisione del Presidente della Camera sulla richiesta avanzata dall'onorevole Becchetti. Vi prego di pazientare ancora per qualche minuto.

Nel frattempo possiamo passare alla votazione dell'articolo 6.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 6, nel testo della Commissione, identico a quelli del Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.
Comunico il risultato della votazione:

Presenti	334
Votanti	331
Astenuti	3
Maggioranza	166
Hanno votato sì	297
Hanno votato no ...	34

(La Camera approva).

Onorevoli colleghi, il Presidente della Camera aderisce alla richiesta avanzata dall'onorevole Becchetti, stabilendo di sospendere la seduta in attesa delle determinazioni della Conferenza dei presidenti di gruppo, che si riunirà alle 20.

Il seguito del dibattito è pertanto rinviato ad altra seduta.

Annunzio dello svolgimento di interrogazioni a risposta immediata.

PRESIDENTE. Ricordo che nella seduta di giovedì 5 dicembre 1996, alle 17, avrà luogo lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata (*question time*) con ripresa televisiva diretta, secondo lo schema procedurale sperimentale definito al riguardo dalla Giunta per il regolamento.

Comunico che i quesiti sottoposti al Governo con le interrogazioni a risposta immediata riguarderanno il ritrovamento dei fascicoli riservati presso il Ministero dell'interno, lo sfruttamento sessuale dei minori e gli interventi per la salvaguardia della città di Venezia.

I gruppi che abbiano presentato interrogazioni su argomenti diversi hanno facoltà di presentare, entro le ore 12 di mercoledì 4 dicembre, altro quesito con riferimento ai temi prescelti.

Per la risposta a strumenti del sindacato ispettivo (ore 19,20).

MARIO BORGHEZIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIO BORGHEZIO. Signor Presidente, chiedo che il Governo, nella persona anzitutto del Presidente del Consiglio, venga sollecitamente in aula a rispondere ad una serie di interrogazioni e di interpellanze tutte aventi ad oggetto questioni urgenti connesse alla cessione del gruppo Cirio. Come ella può ben immaginare, esse pongono questioni anche molto delicate che attengono alla posizione personale *in primis* del signor Presidente del Consiglio, ma anche a quella del ministro del tesoro. Quest'ultimo è investito dalla vicenda in quanto il Ministero del tesoro è azionista dell'IRI. Si ravvisa la necessità di proporre con urgenza un'azione di responsabilità avverso tutti gli amministratori dell'IRI in carica all'epoca della discussa cessione del gruppo Cirio-Bertolli-De Rica.

PRESIDENTE. La Presidenza si farà interprete della sua richiesta, onorevole Borghezio.

ARMANDO VENETO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARMANDO VENETO. Signor Presidente, le chiedo di intervenire presso la Presidenza del Consiglio ed i ministeri competenti per sollecitare la risposta alle mie interpellanze n. 2-00138 del 25 luglio 1996 e n. 2-00177 del 17 settembre 1996, relative alla cessione della Isotta Fraschini di Gioia Tauro, una vicenda che nasconde una clamorosa truffa di Stato, tanto che il GIP presso il tribunale di Palmi dovrà decidere sul rinvio a giudizio dinanzi a quel tribunale degli amministratori della Oto Melara che hanno venduto le azioni e gli impianti della società.

La questione più grave non sta nel ritardo nel rispondere alle mie interpellanze, quanto piuttosto nel fatto che, mentre non si dà risposta alle mie interpellanze, a norma della legge n. 488 qualcuno sta elargendo alla Isotta Fraschini 20 miliardi di lire. Tale somma viene erogata proprio a quei personaggi che, a vario titolo, sono implicati nella vicenda.

Questa palese discrasia che io denuncio impone una risposta immediata in questa sede da parte dei ministri competenti, e mi riferisco non solo al ministro del tesoro, ma anche al ministro dell'industria e alla Presidenza del Consiglio per la rilevanza sociale ed economica che l'intera vicenda riveste per la piana di Gioia Tauro, che registra il più elevato tasso di disoccupazione in Italia. Invece le mie interpellanze sono state « dirottate » sul Ministero del tesoro evidentemente perché si è inteso privilegiare l'aspetto finanziario della vicenda rispetto a quello umano ed occupazionale, oltre che politico e giuridico, che l'intera vicenda lascia intravedere.

Concludo, signor Presidente, chiedendole di intervenire perché ci si renda conto una volta per tutte che le vicende che riguardano l'industrializzazione del Mezzogiorno non attengono al Tesoro, bensì alla Presidenza del Consiglio, al Ministero dell'industria e a quello del lavoro per l'alta significazione politica che esse sistematicamente assumono.

PRESIDENTE. La Presidenza si farà carico di far presente quanto ella ha ora rappresentato e solleciterà il Governo.

FRANCESCO BONITO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCESCO BONITO. Signor Presidente, l'11 luglio 1996 insieme ad altri colleghi del gruppo della sinistra democratica ho presentato presso la Commissione giustizia l'interrogazione n. 4-01948, pubblicata sull'allegato B dell'11 luglio 1996.

L'interrogazione riguarda fatti di particolare delicatezza, verificatisi presso il tribunale di Terni. A tutt'oggi l'atto ispettivo non ha trovato risposta da parte del ministro di grazia e giustizia e solleciterà il Governo.

Chiedo quindi alla Presidenza di attivarsi affinché il Governo risponda al più presto all'interrogazione che ho appena menzionato.

PRESIDENTE. La Presidenza si farà carico di quanto ella ha rappresentato e solleciterà il Governo.

LUCIANA SBARBATI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIANA SBARBATI. Signor Presidente, sono rimasta particolarmente impressionata, di fronte alla sua disponibilità a dare la parola al collega Ce', dalla disattenzione con cui l'appello lanciato dal collega della lega nord è caduto in quest'aula, una disattenzione che certamente

non fa onore a noi parlamentari verso un problema serissimo e gravissimo. È un problema che riempie le pagine dei giornali ormai da troppo tempo, un problema vissuto da molte famiglie in modo drammatico ed in maniera tragica per la loro esistenza o, meglio, per ciò che resta della loro esistenza, da molti bambini che sono stati oggetto di sequestro e che quotidianamente sono oggetto di malversazioni, di episodi di violenza sessuale, di abbandono, di sfruttamento a vario genere e a vario titolo.

Mi associo dunque alla richiesta del collega Ce' affinché il ministro dell'interno ed il ministro per la solidarietà sociale, nel rispondere alle interpellanze e alle interrogazioni presentate in materia, colgano l'occasione per avviare un serio dibattito sui problemi dell'infanzia violata. Auspico che finalmente si dia attuazione al piano nazionale per l'infanzia, alla Commissione bicamerale per l'infanzia e a quanto si è stabilito nel programma di Governo per la tutela dei minori (*Applausi*).

PRESIDENTE. Onorevole Sbarbati, come ho già annunciato in precedenza, uno degli argomenti oggetto del cosiddetto *question time* previsto per giovedì prossimo è proprio quello relativo ai problemi dell'età minorile. Credo che in quella sede i parlamentari potranno più autorevolmente avere un confronto con il Governo.

FORTUNATO ALOI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FORTUNATO ALOI. Vorrei sollecitare la risposta ad alcune interrogazioni ed interpellanze presentate in tempi diversi (una delle quali nello scorso mese di luglio) con le quali noi deputati di alleanza nazionale insieme ad altri colleghi del Polo chiedevamo al Governo di fornire notizie precise circa le azioni che esso intende adottare nei confronti della situazione occupazionale della città di Reggio Calabria. In particolare abbiamo fatto riferimento ad alcuni insediamenti indu-

striali, come le officine Omeca di quella città ed il polo tessile di San Gregorio, che è una frazione di Reggio Calabria.

Il Governo aveva dato assicurazioni anche sulla base di sollecitazioni fatte da parte mia e di altri colleghi ma ancora, nonostante siano trascorsi tanti mesi, non si è ricevuta la risposta che la popolazione di Reggio Calabria e della sua provincia attendono.

Invito quindi il Presidente a farsi interpretare presso il Governo affinché in tempi brevi venga in aula a rispondere agli strumenti di sindacato ispettivo che sono stati presentati.

PRESIDENTE. Onorevole Aloï, nel rassicurarla che la Presidenza si farà carico della sua richiesta presso il Governo, deve dare atto che in questa legislatura la risposta ai documenti di sindacato ispettivo è normalmente molto più rapida rispetto alle precedenti.

FORTUNATO ALOI. Vediamo che cosa succederà nella fattispecie!

GIACOMO CHIAPPORI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIACOMO CHIAPPORI. Signor Presidente, volevo sollecitare una risposta ad una mia interpellanza rivolta ai ministri dell'ambiente, di grazia e giustizia e dell'interno, visto che è diventato di attualità in Liguria il problema delle discariche. Noi parliamo dell'argomento qualche tempo fa e, non ascoltati, attendemmo che il problema venisse sollevato dalla magistratura.

Poiché abbiamo presentato un'interpellanza con una traccia ben precisa, vorremmo una risposta perché riteniamo che la val Bormida sia nelle stesse condizioni di La Spezia e delle sue discariche.

PRESIDENTE. Onorevole Chiappori, la Presidenza solleciterà il Governo nel senso da lei indicato.

ALESSANDRO BERGAMO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALESSANDRO BERGAMO. Presidente, le do atto che in questa legislatura le risposte alle interrogazioni ed alle interpellanze sono più rapide (mi riferisco anche ad alcuni miei documenti di sindacato ispettivo, ai quali è stata già data risposta).

Colgo l'occasione, tuttavia, per sollecitare il suo intervento presso il Governo ed i ministri interessati, affinché venga rapidamente data risposta ai seguenti documenti di sindacato ispettivo: l'interpellanza n. 2-00276; le interrogazioni nn. 3-00264 e 3-00393; le interrogazioni a risposta scritta nn. 4-01575, 4-01812, 4-01823, 4-01865, 4-02979, 4-02989, 4-02995, 4-03018, 4-03536, 4-03579, 4-03580, 4-03581, 4-03743, 4-03967, 4-04624, 4-04628, 4-04629, 4-04636, 4-04700, 4-04701, 4-04807, 4-04829, 4-04856, 4-04985, 4-05060 e 4-05061; le interrogazioni a risposta in Commissione nn. 5-00680 e 5-00993.

PRESIDENTE. Onorevole Bergamo, la Presidenza si interesserà di sollecitare il Governo nel senso da lei indicato.

RINALDO BOSCO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RINALDO BOSCO. Presidente, nei mesi scorsi ho presentato alcune interrogazioni sulla RAI che non hanno avuto risposta. Dagli uffici mi è stata inviata una breve lettera nella quale si diceva che non era possibile presentare questi atti di sindacato ispettivo sulla RAI, perché quest'ultima esula dalle normali procedure.

Ricordo che il 5 novembre scorso il Presidente Violante mi ha garantito che, entro breve tempo, lui e il Presidente del Senato Mancino avrebbero trovato una soluzione, affinché fosse data risposta a queste interrogazioni presso la Commissione di vigilanza sulla RAI.

A tutt'oggi, non ho avuto risposta alle interrogazioni e non ho visto neppure avanzare una soluzione rispetto a chi dovrà rispondere in merito a quanto ritengo si debba sapere all'interno della RAI, che è il servizio pubblico radiotelevisivo.

Presidente Acquarone, le chiedo pertanto di rendersi interprete e di sollecitare i Presidenti dei due rami del Parlamento a fornirmi una risposta adeguata.

PRESIDENTE. Onorevole Bosco, la Presidenza si attiverà nel senso da lei indicato.

GABRIELLA PISTONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GABRIELLA PISTONE. Intervengo anch'io brevemente per sollecitare la risposta ad alcune interrogazioni da me presentate; mi riferisco, in particolare, all'interrogazione a risposta scritta n. 4-00567, rivolta ai ministri delle finanze e della pubblica istruzione e alle interrogazioni, sempre a risposta scritta, nn. 4-01430 e 4-01431, rivolte al ministro della pubblica istruzione.

So che gli uffici sono generalmente tempestivi al riguardo, ma, visti i tempi, ho ritenuto opportuno sollecitare ulteriormente.

PRESIDENTE. La Presidenza si farà carico della sua richiesta, onorevole Pistone.

Sospendo la seduta, che riprenderà al termine della riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo.

La seduta, sospesa alle 19,35, è ripresa alle 22,25.

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
LUCIANO VIOLANTE**

Irrogazione di sanzioni a deputati.

PRESIDENTE. Comunico che l'Ufficio di Presidenza, nella riunione del 3 dicem-

bre 1996, in ordine agli episodi verificatisi in aula durante la seduta del 13 novembre ultimo scorso, ha deliberato di irrogare la sanzione disciplinare della censura con interdizione di partecipare ai lavori parlamentari per un periodo di quindici giorni di seduta al deputato Luigino Vascon; di dodici giorni al deputato Daniele Roscia; di dieci giorni ai deputati Oreste Rossi e Fabio Calzavara; di un giorno ai deputati Daniela Santandrea, Elena Ciapusci, Giovanna Bianchi Clerici, Paolo Colombo, Luciana Frosio Roncalli, Franca Gambato e Diego Alborghetti.

Le sanzioni decorrono dalla giornata di domani.

Modifica del calendario dei lavori dell'Assemblea e calendario dei lavori per il periodo 9-23 dicembre 1996.

PRESIDENTE. Comunico che a seguito della odierna riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo è stato convenuto che nella giornata di domani i lavori dell'aula potranno proseguire in seduta notturna.

È stato inoltre predisposto, ai sensi del comma 3 dell'articolo 24 del regolamento, il seguente calendario dei lavori per il periodo 9-23 dicembre 1996:

Lunedì 9 dicembre (pomeridiana):

Esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 540 del 1996 (riordino RAI) (*scadenza 22 dicembre 1996*) (2529);

Deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento sul disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 545 del 1996 (proroga concessioni radiotelevisive) (*approvato dal Senato - scadenza 22 dicembre 1996*) (2794);

Esame del disegno di legge di conversione n. 2794 (proroga concessioni radiotelevisive);

Deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento sul disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 541 del 1996 (bilanci settore editoria) (approvato dal Senato — scadenza 22 dicembre 1996) (2809);

Esame del disegno di legge di conversione n. 2809 (bilanci settore editoria);

Deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento sul disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 548 del 1996 (interventi aree depresse) (approvato dal Senato — scadenza 22 dicembre 1996) (2810);

Esame del disegno di legge di conversione n. 2810 (interventi aree depresse);

Deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento sul disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 552 del 1996 (settore agricolo — fermo biologico pesca) (approvato dal Senato — scadenza 22 dicembre 1996) (2811);

Esame del disegno di legge di conversione n. 2811 (settore agricolo — fermo biologico pesca);

Eventuale seguito di argomenti già iscritti in calendario e non conclusi.

Martedì 10 e mercoledì 11 dicembre 1996 (antimeridiana):

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

(pomeridiana):

Eventuale seguito degli argomenti previsti per la seduta di lunedì 9 dicembre 1996;

Esame di deliberazioni in materia di insindacabilità ai sensi del primo comma dell'articolo 68 della Costituzione.

Lunedì 16 (pomeridiana), martedì 17, mercoledì 18, giovedì 19, venerdì 20, sabato 21, domenica 22 e lunedì 23 dicembre 1996 (pomeridiana ed eventualmente antimeri-

diana per lo svolgimento di interrogazioni ed interpellanze e per l'esame dei disegni di legge relativi alla manovra economica):

Eventuale seguito di argomenti già iscritti in calendario e non conclusi;

Esame del disegno di legge n. 2699 (delega al Governo per la riforma della pubblica amministrazione) (approvato dal Senato — collegato alla manovra di finanza pubblica);

Esame della proposta di legge Rebuffa n. 2423 (regolazione della successione nel tempo delle norme elettorali);

Esame dei disegni di legge concernenti la manovra economica del Governo (provvedimento collegato, legge finanziaria e bilancio) (se modificati dal Senato).

Il Presidente si riserva di inserire nel presente calendario:

Esame di disegni di conversione di decreti-legge conclusi in Commissione;

Esame di disegni di legge di ratifica conclusi in Commissione;

Deliberazioni ex articolo 68 della Costituzione.

Il Parlamento in seduta comune sarà convocato mercoledì 11 dicembre 1996, per procedere al sesto scrutinio per l'elezione di un giudice della Corte costituzionale.

Il presente calendario sarà stampato e distribuito.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Mercoledì 4 dicembre 1996, alle 9:

1. — Interpellanze e interrogazioni.

2. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

S. 1640. — Salvaguardia degli effetti prodotti dal decreto-legge 18 novembre 1995, n. 489, e successivi decreti adottati in materia di politica dell'immigrazione e per la regolamentazione dell'ingresso e soggiorno nel territorio nazionale dei cittadini dei Paesi non appartenenti all'Unione europea (approvato dal Senato) (2737).

— *Relatore:* Maselli.
(Relazione orale).

3. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 23 ottobre 1996, n. 555, recante disposizioni urgenti per l'attuazione dell'articolo 68 della Costituzione (2535).

— *Relatori:* Soda per la I Commissione, Siniscalchi per la II Commissione.
(Relazione orale).

4. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Trasformazione in ente di diritto pubblico economico dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (2709).

— *Relatore:* Tuccillo.
(Relazione orale).

La seduta termina alle 22,30.

CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE DELL'INTERVENTO DEL DEPUTATO SERGIO ROGNA IN SEDE DI DISCUSSIONE GENERALE SUL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE N. 2535.

SERGIO ROGNA. La conversione in legge del decreto-legge 4 ottobre 1996, n.517, recante interventi nel settore dei trasporti, avviene anche sotto la pressione della categoria degli autotrasportatori, pronti a scendere in sciopero in caso di decadenza delle misure di riduzione sui pedaggi autostradali previsti dall'articolo 4

del decreto e della rateizzazione dei premi INAIL previsti all'articolo 6.

Non è la situazione ideale per legiferare, quella dell'urgenza assoluta a scampo di conseguenze gravi. Gli autotrasportatori hanno ragione: questioni importanti e spesso decisive per il futuro di una categoria non debbono dipendere dai tempi parlamentari e dall'ormai evidente ingorgo legislativo. È questa una riflessione di carattere più generale che però si impone al Parlamento, se non vogliamo che la precedenza nella trattazione dei provvedimenti venga ottenuta solo dalle categorie con un maggior potere di pressione.

Tuttavia questo decreto-legge contiene due articoli, l'1 ed il 2, che rivestono carattere innovativo ed un valore decisivo per le strutture di trasporto rapido di massa a guida vincolata.

La legge è un passo avanti, ma il paese deve decidersi. Il ritardo infrastrutturale in questo campo è disastroso per gran parte delle città italiane: le congestioni veicolari di molti medi centri urbani non hanno nulla da invidiare a quelle delle aree metropolitane. Fornire sistemi di trasporto competitivi con il mezzo privato non significa soltanto diminuire i danni da inquinamento atmosferico ed acustico perché in realtà rappresenta un reale miglioramento competitivo di tutta l'area interessata; e ben sappiamo quanto bisogno ne abbiamo in Italia in vista della crescente integrazione europea.

Il costo della congestione per la comunità nel suo complesso non è certo solo quello del carburante sprecato dagli automobilisti intrappolati nel traffico; è quello di tutto il tempo perso, sottratto alle attività di lavoro che assume dimensioni colossali.

L'Italia deve fare una scelta ancora più incisiva per mantenersi competitiva; sono investimenti di ritorno non breve ma assolutamente necessari: moltissime città tedesche e francesi sono dotate di infrastrutture di trasporto rapido di massa che le rendono assai più efficienti.

Il ritardo talvolta ha anche un aspetto positivo perché progettare oggi significa disporre di tecnologie innovative, che con-

sentono un minor costo di impianto ed un esercizio automatico e pure meno costoso.

Un discorso assai simile si può fare per i collegamenti ferroviari, in particolare per quelli destinati agli aeroporti (qui è compreso quello Saronno Malpensa) che sono un completamento necessario del sistema aeroportuale.

Si tratta quindi di disposizioni urgenti per le quali annuncio il voto favorevole del gruppo dei popolari e democratici-l'Ulivo.

**DICHIARAZIONI DI VOTO FINALE DEI
DEPUTATI PAOLO GALLETTI, ANGELO
SANZA E EDUARDO BRUNO SUL DI-
SEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE
N. 2420.**

PAOLO GALLETTI. Esprimo, a nome dei deputati verdi, il voto favorevole sul decreto-legge n. 517 sui trasporti. In particolare, gli articoli 1 e 2 assicurano ulteriori finanziamenti per i trasporti rapidi di massa (tramvie veloci e metropolitane) per avviare cantieri verdi nelle nostre città e per costruire infrastrutture di mobilità sostenibile. Si tratta della più grande opera di pubblica utilità di questi anni (11 mila miliardi di investimenti) per portare le città italiane al livello delle città europee dotandole di moderni sistemi di trasporto ecologicamente sostenibile.

L'articolo 3 continua nell'opera di risanamento delle aziende di trasporto pubblico locale anche in vista della loro sempre più urgente riforma.

Inaccettabili invece gli articoli che riguardano provvedimenti a favore del trasporto merci su gomma purtroppo già deliberati da precedenti decreti e riguardanti esclusivamente l'anno in corso. Non bisogna dimenticare infatti che l'Unione europea ha già avviato una procedura di infrazione contro il nostro paese per precedenti erogazioni di sovvenzioni al trasporto merci su gomma.

Confidiamo che per il futuro il Governo individui nuovi criteri non per sovvenzioni

ma per favorire la ristrutturazione del trasporto merci su gomma, in modo da riportarlo a livelli di sostenibilità privilegiando il trasporto su ferro e il cabotaggio.

In particolare occorre poi che il Governo mantenga l'impegno assunto, accogliendo il mio ordine del giorno, per risolvere il problema annoso dell'attraversamento dei centri abitati da parte dei TIR con gravi problemi per la salute pubblica e la vivibilità delle aree urbane.

ANGELO SANZA. Desidero esprimere il voto favorevole del gruppo del CCD-CDU con brevissime considerazioni. Innanzitutto, un apprezzamento per essere riusciti finalmente ad approvare il decreto n. 517 che consente una serie di completamenti che rischiavano di lasciare opere incompiute nell'ambito dei sistemi di trasporto rapido di massa e delle ferrovie in concessione e gestione governative.

Rimarco inoltre l'attenzione del Governo sull'ordine del giorno relativo alla proroga della concessione alla società Subalpina della tratta italiana da Domodossola al confine svizzero.

EDUARDO BRUNO. Confermando quanto detto in sede di discussione generale, il gruppo di rifondazione comunista-l'Ulivo dichiara il suo voto favorevole al provvedimento.

Rinnoviamo l'invito al Governo a presentare, quanto prima, in Parlamento un piano organico del trasporto merci prendendo le mosse dalla « verifica » da effettuare dell'intero progetto « alta velocità » così come previsto dalla legge finanziaria approvata dalla Camera.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. PIERO CARONI

Licenziato per la stampa
dal Servizio Stenografia alle 23,50.

*VOTAZIONI QUALIFICATE
EFFETTUATE MEDIANTE
PROCEDIMENTO ELETTRONICO*

-
- F = Voto favorevole (in votazione palese).
 - C = Voto contrario (in votazione palese).
 - V = Partecipazione al voto (in votazione segreta).
 - A = Astensione.
 - M = Deputato in missione.
 - T = Presidente di turno.
 - P = Partecipazione a votazione in cui è mancato il numero legale.

Le votazioni annullate sono riportate senza alcun simbolo.

Ogni singolo elenco contiene fino a 34 votazioni.

Agli elenchi è premesso un indice che riporta il numero, il tipo, l'oggetto, il risultato e l'esito di ogni singola votazione.

PAGINA BIANCA

XIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 3 DICEMBRE 1996

*** ELENCO N. 1 (DA PAG. 5 A PAG. 21) ***							
Votazione		OGGETTO	Risultato				Esito
Num.	Tipo		Ast.	Fav.	Contr.	Magg.	
1	Nom.	ddl 2420 - em. 3.3		220	251	236	Resp.
2	Nom.	em. 3.2	3	457	4	231	Appr.
3	Nom.	em. 4.5	160	61	249	156	Resp.
4	Nom.	em. 4.2	1	181	291	237	Resp.
5	Nom.	em. 4.1 e 4.4	72	148	250	200	Resp.
6	Nom.	em. 4.23		223	250	237	Resp.
7	Nom.	em. 4.3		221	249	236	Resp.
8	Nom.	em. 4.7		218	250	235	Resp.
9	Nom.	em. 4.8		216	247	232	Resp.
10	Nom.	em. 4.27	43	175	247	212	Resp.
11	Nom.	em. 4.17	1	218	244	232	Resp.
12	Nom.	em. 6.1	1	209	248	229	Resp.
13	Nom.	em. 8.22	2	448	1	225	Appr.
14	Nom.	em. 8.7		203	237	221	Resp.
15	Nom.	em. 8.21	38	384	8	197	Appr.
16	Nom.	em. 8.17	4	429	5	218	Appr.
17	Nom.	em. 9.3	2	216	228	223	Resp.
18	Nom.	em. 9.4	40	395	3	200	Appr.
19	Nom.	em. 9.01	2	439	2	221	Appr.
20	Nom.	ddl 2420 - voto finale	40	382	1	192	Appr.
21	Nom.	ddl 2709 - em. 1.4	1	41	311	177	Resp.
22	Nom.	sub. 0.1.7.3	21	333		167	Appr.
23	Nom.	sub. 0.1.7.1		347	4	176	Appr.
24	Nom.	sub. 0.1.7.2	1	350	4	178	Appr.
25	Nom.	em. 1.7	1	344	2	174	Appr.
26	Nom.	articolo 1	3	320	22	172	Appr.
27	Nom.	em. 2.2	3	31	300	166	Resp.
28	Nom.	em. 2.1, 2.6 e 2.9	65	234	31	133	Appr.
29	Nom.	em. 2.7 e 2.10	19	285	33	160	Appr.
30	Nom.	articolo 2	2	309	35	173	Appr.
31	Nom.	articolo 3	4	287	32	160	Appr.
32	Nom.	articolo 4	2	298	29	164	Appr.
33	Nom.	articolo 5	2	294	31	163	Appr.
34	Nom.	em. 6.1	2	28	302	166	Resp.

*** ELENCO N. 2 (DA PAG. 22 A PAG. 38) ***

Votazione		OGGETTO	Risultato				Esito
Num.	Tipo		Ast.	Fav.	Contr.	Magg.	
35	Nom.	articolo 6	3	297	34	166	Appr.

XIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 3 DICEMBRE 1996

■ Nominativi ■	■ ELENCO N. 1 DI 2 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 34 ■																																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34		
PIROVANO ETTORE	F	F	F	F		F															A	F	F													
PISANU BEPPE	F	F	A	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F					F					F										
PISAPIA GIULIANO																																				
PISCITELLO RINO																																				
PISTELLI LAPO	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	F	C	F	F	F	C	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C	
PISTONE GABRIELLA	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	F	C	F	F	F	C	A	F	F	F	F	C	A	F	F	F	F	F	C	
PITTELLA GIOVANNI	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	F	C	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	C	
PITTINO DOMENICO	F	F	F	C	F	F	F	F	F	A	F	F	F	F	A	F	F	A	F	A	F	A	F	F	F	F	F	F	F	C	C	C	C	C	F	
PIVA ANTONIO	F	F	A	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F		C	F		F	F	F	C		F	F	F	F			
PIVETTI IRENE																																				
POLENTA PAOLO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
POLI BORTONE ADRIANA	F	F	A	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F																							
POLIZZI ROSARIO	F	F	A	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F																
POMPILI MASSIMO	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	F	C	F	F	F	C	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C	
PORCU CARMELO	F	F	A	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F		F	F	F	F	F	F																
POSSA GUIDO				F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F							F	C	A	F	F	F	F	F	C	
POZZA TASCA ELISA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
PRESTAMBURGO MARIO	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	C	C	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	C	
PRESTIGIACOMO STEFANIA	F	F	A	F	A	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	
PREVITI CESARE																																				
PROCACCI ANNAMARIA	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	F	C	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C	A	F	F	F	F	C	
PRODI ROMANO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
PROIETTI LIVIO	F	F	A	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F																
RABBITO GAETANO	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	F	C	F	F	F	C	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C	
RADICE ROBERTO MARIA			A	F	A	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F																
RAFFAELLI PAOLO	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	F	C	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	
RAFFALDINI FRANCO	C	F	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	F	C	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	C	
RALLO MICHELE	F	F	A	F		F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F		F	F					F						F		
RANIERI UMBERTO	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	F	C	F	F		C			F										F	
RASI GAETANO																						F														
RAVA LINO	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	F	C	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	C	
REBUFFA GIORGIO	F	F	A	F	F	F	F	F	F					F	F	F	F																			
REPETTO ALESSANDRO	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	F	C	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	C	
RICCI MICHELE	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	F	C	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	C	
RICCIO EUGENIO	F	F	A	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F					A	F	F	C	A	F	F	F	F	F	C	
RICCIOTTI PAOLO																						F	C	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	C	
RISARI GIANNI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
RIVA LAMBERTO	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	F	C	F	F	C	F	F	F	C	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	C	

▪ Nominativi ▪	▪ ELENCO N. 1 DI 2 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 34 ▪																																						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34					
VENETO ARMANDO	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	C	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	F	C				
VENETO GAETANO	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C		F	F	C	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	F				
VIALE EUGENIO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F										
VIGNALI ADRIANO	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	F	C	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C				
VIGNERI ADRIANA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M				
VIGNI FABRIZIO	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	F	C	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C				
VILLETTI ROBERTO	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	F	C	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C				
VISCO VINCENZO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M				
VITA VINCENZO MARIA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M			
VITALI LUIGI	F	F	A	F	A	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	F	C				
VITO ELIO			A	F	F	F	F	F		F									F	F																			
VOGLINO VITTORIO	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	F	C	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C				
VOLONTE' LUCA			A	F																						F	F	F											
VOLPINI DOMENICO	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	F	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F				
VOZZA SALVATORE	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	F	C	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C				
WIDMANN JOHANN GEORG	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	F	C	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	C				
ZACCHEO VINCENZO																										F	C	F	F	F	F	F	C	A		F	F	F	C
ZACCHERA MARCO	F	F	A	F	F	F	F																																
ZAGATTI ALFREDO																																							
ZANI MAURO	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C												F	F	C	F	F	F	F	F	F	F	F	C		
ZELLER KARL	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	C	F	F	C	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	F	C		

XIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 3 DICEMBRE 1996

■ Nominativi ■	■ ELENCO N. 2 DI 2 - VOTAZIONI DAL N. 35 AL N. 35 ■	
	3	5
OLIVO ROSARIO	F	
ORLANDO FEDERICO		
ORTOLANO DARIO	F	
OSTILLIO MASSIMO	F	
PACE CARLO	F	
PACE GIOVANNI		
PAGANO SANTINO	F	
PAGLIARINI GIANCARLO	C	
PAGLIUCA NICOLA		
PAGLIUZZI GABRIELE		
PAISSAN MAURO		
PALMA PAOLO	F	
PALMIZIO ELIO MASSIMO		
PALUMBO GIUSEPPE		
PAMPO FEDELE	F	
PANATTONI GIORGIO	F	
PANETTA GIOVANNI		
PAOLONE BENITO		
PARENTI TIZIANA		
PAROLI ADRIANO	F	
PAROLO UGO		
PARRELLI ENNIO	F	
PASETTO GIORGIO	F	
PASETTO NICOLA	F	
PECORARO SCANIO ALFONSO		
PENNA RENZO	F	
PENNACCHI LAURA MARIA	M	
PEPE ANTONIO	F	
PEPE MARIO	F	
PERETTI ETTORE		
PERUZZA PAOLO	F	
PETRELLA GIUSEPPE	F	
PETRINI PIERLUIGI		
PEZZOLI MARIO		
PEZZONI MARCO	F	
PICCOLO SALVATORE		
PILO GIOVANNI		
PINZA ROBERTO		

*Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.*

