

RESOCONTO STENOGRAFICO

338.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 2 APRILE 1998

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **MARIO CLEMENTE MASTELLA**

INDI

DEL PRESIDENTE **LUCIANO VIOLANTE**E DEL VICEPRESIDENTE **PIERLUIGI PETRINI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Missioni	5	Cavanna Scirea Mariella (per l'UDR-CDU/CDR)	6
Mozioni di sfiducia Fini ed altri n. 1-00185, Comino ed altri n. 1-00245 e Cardinale ed altri n. 1-00250 nei confronti del ministro dei trasporti e della navigazione (Discussione)	5	Ciapusci Elena (LNIP)	25
<i>(Contingentamento tempi)</i>	5	Gramazio Domenico (AN)	22
Presidente	5	Matteoli Altero (AN)	27
<i>(Discussione sulle linee generali)</i>	6	Merlo Giorgio (PD-U)	7
Presidente	6	Stajano Ernesto (RI)	23
Angelini Giordano (DS-U)	13	<i>(Interventi del Governo)</i>	29
Baccini Mario (CCD)	18	Presidente	29
Becchetti Paolo (FI)	9	Burlando Claudio, <i>Ministro dei trasporti e della navigazione</i>	29
Bruno Eduardo (RC-PRO)	20	Prodi Romano, <i>Presidente del Consiglio dei ministri</i>	32
		<i>(Dichiarazioni di voto)</i>	35
		Presidente	35, 48

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: democratici di sinistra-l'Ulivo: DS-U; forza Italia: FI; alleanza nazionale: AN; popolari e democratici-l'Ulivo: PD-U; lega nord per l'indipendenza della Padania: LNIP; rifondazione comunista-progressisti: RC-PRO; centro cristiano democratico: CCD; rinnovamento italiano: RI; per l'UDR-cristiani democratici uniti/cristiani democratici per la Repubblica: per l'UDR-CDU/CDR; misto: misto; misto-socialisti italiani: misto-SI; misto-per l'UDR-patto Segni/liberali: misto-per l'UDR-P. Segni/lib.; misto-verdi-l'Ulivo: misto-verdi-U; misto minoranze linguistiche: misto Min. linguist.; misto rete-l'Ulivo: misto-rete-U.

	PAG.		PAG.
Bocchino Italo (AN)	45	Brunetti Mario (RC-PRO)	104
Boghetta Ugo (RC-PRO)	42	Carrara Carmelo (per l'UDR-CDU/CDR) .	74
Cardinale Salvatore (per l'UDR-CDU/CDR)	40	Cavaliere Enrico (LNIP)	82, 108
Caveri Luciano (misto Min. linguist.)	36	Caveri Luciano (misto Min. linguist.) .	75, 85, 96
Chincarini Umberto (LNIP)	42	Comino Domenico (LNIP)	92
Crema Giovanni (misto-SI)	37	Cossutta Armando (RC-PRO)	83, 93
Fragalà Vincenzo (AN)	51	Costa Raffaele (FI)	109
Galletti Paolo (misto-verdi-U)	38	Crema Giovanni (misto-SI)	106
Malavenda Mara (misto)	50	D'Alema Massimo (DS-U), <i>Presidente della</i>	
Mammola Paolo (FI)	46	<i>Commissione parlamentare per le riforme</i>	
Manca Paolo (RI)	40	<i>costituzionali</i>	87, 99
Masi Diego (misto-per l'UDR-P.Segni/lib.) .	36	D'Alia Salvatore (CCD)	71
Mussi Fabio (DS-U)	48	D'Amico Natale (RI)	85, 111
Piscitello Rino (misto-rete-U)	35	Delfino Teresio (per l'UDR-CDU/CDR)	63, 95
Rizzi Cesare (LNIP)	51	Di Bisceglie Antonio (DS-U)	88
Tuccillo Domenico (PD-U)	44	Diliberto Oliviero (RC-PRO)	84
<i>(Votazione)</i>	52	D'Onofrio Francesco (Federazione Cri-	
Presidente	52	<i>stiano Democratica - CCD), Relatore sulla</i>	
<i>(La seduta, sospesa alle 14,10, è ripresa alle</i>		<i>forma di Stato</i>	66, 108
<i>15)</i>	58	Fontan Rolando (LNIP)	72, 77, 82, 94 96, 99, 106, 115
Missioni (Alla ripresa pomeridiana)	58	Frattoni Franco (FI)	64, 70, 77, 100
Preavviso di votazioni elettroniche	58	Galletti Paolo (misto-verdi-U)	93
Interrogazioni a risposta immediata (Annun-		Garra Giacomo (FI)	112
zio dello svolgimento)	58	Giovanardi Carlo (CCD)	79, 91, 94, 102
Trasferimento in sede legislativa della pro-		Giovine Umberto (FI)	100
posta di legge n. 3158	58	Guidi Antonio (FI)	93
Per un richiamo al regolamento e sull'ordine		Malavenda Mara (misto) .	73, 74, 83, 89, 91, 95 97, 106, 108, 109, 111, 114
dei lavori	59	Mattarella Sergio (PD-U)	86
Presidente	62	Mazzocchi Antonio (AN)	110
Bicocchi Giuseppe (misto-per l'UDR-P.Se-		Mitolo Pietro (AN)	77, 105
gni/lib.)	61	Mussi Fabio (DS-U)	104
Lembo Alberto (LNIP)	60	Niccolini Gualberto (FI)	107
Malavenda Mara (misto)	59	Olivieri Luigi (DS-U)	86, 98, 100
Manzione Roberto (per l'UDR-CDU/CDR) .	59	Palma Paolo (PD-U)	113
Progetto di legge costituzionale - Revisione		Pecoraro Scanio Alfonso (misto-verdi-U) .	110
della parte seconda della Costituzione		Pilo Giovanni (FI)	92
(A.C. 3931) (Seguito della discussione) ...	62	Santandrea Daniela (LNIP)	90
<i>(Ripresa esame articolato - articolo 57 - A.C.</i>		Schmid Sandro (DS-U)	79, 108
<i>3931)</i>	62	Taradash Marco (FI)	84
Presidente	62, 85, 107	Tassone Mario (per l'UDR-CDU/CDR)	78
Berruti Massimo Maria (FI)	74	Trantino Enzo (AN)	80
Berselli Filippo (AN)	84, 92, 95	Zeller Karl (misto Min. linguist.)	103
Bicocchi Giuseppe (misto-per l'UDR-P.Se-		<i>(La seduta, sospesa alle 19,30, è ripresa alle</i>	
gni/lib.)	98, 107, 111	<i>19,45)</i>	115
Bielli Valter (DS-U)	96	Sull'ordine dei lavori	115
Boato Marco (misto-verdi-U)	76, 97, 101	Presidente	115
Bressa Gianclaudio (PD-U)	71, 105	Ripresa discussione - A.C. 3931	115
Brugger Siegfried (misto Min. linguist.) ..	81		

	PAG.		PAG.
<i>(Ripresa esame articolato — articolo 57 — A.C. 3931)</i>	115	Nania Domenico (AN)	125
Presidente	115	Stucchi Giacomo (LNIP)	116
Benedetti Valentini Domenico (AN)	123	Tassone Mario (per l'UDR-CDU/CDR) .	116, 126
Bicocchi Giuseppe (misto-per l'UDR-P.Segni/lib.)	119	Vito Elio (FI)	123
Boato Marco (misto-verdi-U)	128	Disegno di legge (Approvazione in Commissione)	129
Bonato Francesco (RC-PRO)	120	Per la risposta a strumenti del sindacato ispettivo	129
Borrometi Antonio (PD-U)	124	Presidente	130
Caveri Luciano (misto Min. linguist.)	127	Fino Francesco (AN)	129
Cossutta Armando (RC-PRO)	123	Lo Presti Antonino (AN)	129
D'Alema Massimo (DS-U), <i>Presidente della Commissione parlamentare per le riforme costituzionali</i>	121	Matacena Amedeo (FI)	130
D'Amico Natale (RI)	128	Pace Carlo (AN)	130
D'Onofrio Francesco (Federazione Cristiano Democratica — CCD), <i>Relatore sulla forma di Stato</i>	122	Volontè Luca (per l'UDR-CDU/CDR)	130
Fontan Rolando (LNIP)	115, 117, 127	Ordine del giorno della seduta di domani .	130
Mangiacavallo Antonino (RI)	129	<i>ERRATA CORRIGE</i>	131
Massidda Piergiorgio (FI)	125	Votazioni elettroniche	I
Mattarella Sergio (PD-U)	117		

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.

La seduta comincia alle 9,05.

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 Apolloni, Brunetti, Leoni, Sales, Scalia, Sinisi e Testa sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Sono altresì considerati in missione, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge costituzionale 24 gennaio 1997, n. 1, i deputati membri della Commissione bicamerale facenti parte del Comitato di cui all'articolo 3, comma 2, della citata legge, in relazione alla riunione del medesimo in data odierna.

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

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

Discussione, a norma dell'articolo 115, comma 3, del regolamento, della mozione Fini ed altri n. 1-00185 e delle identiche mozioni Comino ed altri n. 1-00245 e Cardinale ed altri n. 1-00250, presentate nei confronti del ministro dei trasporti e della navigazione (ore 9,10).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione, a norma dell'articolo 115,

comma 3, del regolamento, della mozione Fini ed altri n. 1-00185 e delle identiche mozioni Comino ed altri n. 1-00245 e Cardinale ed altri n. 1-00250 (*vedi l'allegato A — Mozioni di sfiducia individuale sezione 1*), presentate nei confronti del ministro dei trasporti e della navigazione.

Avverto che la Presidenza ha consentito la presentazione e lo svolgimento della mozione n. 1-00250, ancorché sottoscritta da un numero di deputati inferiore a quello previsto dall'articolo 115, comma 1, del regolamento, unicamente in ragione dell'identità del testo da essa recato rispetto a quello della mozione n. 1-00245.

(Contingentamento tempi)

PRESIDENTE. Ricordo che, come convenuto nella riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo del 26 marzo, il tempo complessivo riservato al dibattito è di 5 ore, ripartito nel modo seguente:

Governo: 20 minuti;

richiami al regolamento: 10 minuti;

tempi tecnici per la votazione per appello nominale: 1 ora;

gruppo misto: 20 minuti;

interventi a titolo personale: 40 minuti;

gruppi: 2 ore e 30 minuti.

Il tempo a disposizione del gruppo misto è ripartito tra le componenti politiche costituite al suo interno nel modo seguente:

verdi: 8 minuti;

socialisti italiani: 5 minuti;

minoranze linguistiche: 3 minuti;
per l'UDR-patto Segni/liberali: 2 mi-
nuti;
la rete: 2 minuti.

Ricordo inoltre che il tempo a dispo-
sizione dei gruppi è così ripartito:

democratici di sinistra-l'Ulivo: 29 mi-
nuti;

forza Italia: 22 minuti;

alleanza nazionale: 19 minuti;

popolari e democratici-l'Ulivo: 16 mi-
nuti;

lega nord per l'indipendenza della Pa-
dania: 16 minuti;

rifondazione comunista-progressisti: 13
minuti;

per l'UDR-CDU/CDR: 13 minuti;

rinnovamento italiano: 12 minuti;

CCD: 10 minuti.

(Discussione sulle linee generali)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la di-
scussione sulle linee generali delle mo-
zioni.

La prima iscritta a parlare è l'onore-
vole Cavanna Scirea.

MARIELLA CAVANNA SCIREA. Signor
Presidente, onorevoli colleghi, il gruppo
parlamentare per l'UDR-CDU/CDR voterà
la sfiducia al ministro Burlando. Questa
decisione non appartiene alla sfera delle
scelte emotive, demagogiche o di facciata.
Non vi è nessun motivo preconcelto e
personale che possa indurci ad adottare o,
meglio, a richiedere un atto così grave e
drastico. Esiste invece la necessità di
operare una ricognizione attenta e pun-
tuale della situazione dei trasporti che ci
consenta in modo equilibrato di addive-
nire ad un'attribuzione di responsabilità
politiche che attenga soltanto al corretto
sviluppo della politica dei trasporti.

Noi guardiamo con attenzione al per-
corso coerente che intercorre tra le di-
chiarazioni programmatiche, più volte
proclamate dall'Ulivo, e le condizioni ge-
nerali — secondo noi disastrose — nelle
quali versa l'intero sistema dei trasporti.
Le condizioni di generale insicurezza che
vengono quotidianamente affrontate dai
cittadini che, per motivi di lavoro e di
studio, sono costretti a servirsi del sistema
dei trasporti, non possono essere consi-
derate come un dato minimale o trascu-
rabile.

Non comprendiamo e non condivi-
diamo l'atteggiamento di quanti conti-
nuano a trascurare il problema legato alla
sicurezza dei trasporti ferroviari in Italia.
A questo proposito, non ci interessano i
raffronti con le altre statistiche ricavabili
dalla situazione esistente negli altri paesi
europei perché quello che ci interessa è
l'efficienza e la sicurezza.

Nella gestione dell'intero sistema dei
trasporti, al di là di qualche scelta tardiva
del Consiglio dei ministri, è mancata
soprattutto una vera cultura europea tesa
ad interrompere realmente un sistema di
monopolio che ha mostrato la sua asso-
luta inadeguatezza.

Dicevamo all'inizio che non c'è nessun
atteggiamento preconcelto nei confronti
del ministro; però del ministro non ab-
biamo compreso, non abbiamo condiviso
il dissennato atteggiamento volto a scari-
care sul personale delle ferrovie le colpe
dei disastri, facendo finta di ignorare che
la cattiva programmazione e la discutibile
gestione sono le prime cause di un falli-
mento annunciato e prevedibile. In tale
logica ci lascia profondamente perplessi la
scelta di procedere alla rimozione del
presidente dell'azienda ferroviaria, che
non aveva nessun potere decisionale, men-
tre si è lasciato al suo posto chi, come
l'amministratore delegato, aveva concreti
ed illimitati poteri decisionali e compiti
operativi. Se questo atteggiamento ano-
malo non determina una precisa respon-
sabilità politica non si comprende in
quale altro caso sarebbe possibile preten-

dere comportamenti coerenti e conclusivi da chi non ha saputo esercitare la delega in suo potere.

La verità è che a distanza di due anni non si riscontrano reali ed effettivi interventi tesi da un lato a rinnovare il sistema e dall'altro a razionalizzarlo e normalizzarlo. Anche il processo di privatizzazione dell'Alitalia appare ritardato e improvvisato. In questo comparto dobbiamo registrare colpevoli ritardi, chiaramente frutto di una politica poco limpida, poco trasparente, poco incisiva. È mancato un reale progetto imprenditoriale industriale, condizionato solo dalle politiche di mercato, indirizzato al rafforzamento della cooperazione con i partner internazionali. Si è continuato a perseguire logiche di occupazione del potere, spesso contestate dalla stessa maggioranza, riproponendo stereotipi e scelte che sicuramente non privilegiavano né l'esperienza né la capacità professionale. E non ci si venga a dire che non c'è stato ancora il tempo sufficiente per modificare una situazione già disastrosa, perché un esame comparativo dovrebbe indurci a ritenere che la situazione non solo non è migliorata, ma è sostanzialmente peggiorata.

Il ministro dei trasporti è stato capace di fare rimpiangere i suoi predecessori. Logica conclusione di tale discorso non può che essere l'invito a rassegnare le dimissioni. Se questo non dovesse accadere, il gruppo per l'UDR-CDU/CDR voterebbe senza dubbio a favore della mozione di sfiducia.

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

GIORGIO MERLO. Signor Presidente, signor ministro, il gruppo dei popolari e democratici non ritiene che la richiesta di dimissioni del ministro Burlando presentata dai gruppi della lega nord e del Polo delle libertà possa rappresentare oggi un salto di qualità per la politica dei trasporti nel nostro paese. Dico questo non solo per sottolineare l'azione positiva giocata secondo il nostro parere dal ministro Burlando nel corso di questi venti mesi di

Governo di centro-sinistra, ma anche perché vogliamo sottolineare con questo intervento la determinazione del Governo Prodi nel ridisegnare la politica dei trasporti in un'ottica integrata.

Non intendiamo rivendicare un « anno zero » nella politica dei trasporti; tale rivendicazione risponde sempre ad una logica sostanzialmente qualunquista, addossando i ritardi, le lentezze, le inadempienze di oggi alle responsabilità politiche dei Governi di questi ultimi anni. Ci stiamo invece rendendo conto — vogliamo sottolinearlo con forza e convinzione — che nel settore dei trasporti, al di là di alcune emergenze e problemi che restano tuttora aperti, si è invertita la rotta. Non è difficile ricordare che, se il 1996 è stato l'anno dello smaltimento delle urgenze, soprattutto di carattere legislativo, ereditate da un passato comunque pesante, il 1997 è stato l'anno in cui si è avviata, per dichiarazione esplicita e reiterata dello stesso ministro Burlando, una fase nuova.

Chiuso il capitolo delle emergenze, si è iniziato a mettere in campo i primi, ormai indispensabili, percorsi di riforma nei vari comparti del trasporto: innanzitutto — non per ordine di importanza, ma perché è stato l'ultimo atto rilevante e qualificante questo Governo — il recepimento della direttiva CEE 440/91 e l'avvio di una stagione, speriamo positiva ed efficace, per il sistema ferroviario italiano. A questo proposito non possiamo dimenticare — lo ricordava recentemente in quest'aula lo stesso ministro Burlando — che dei sette anni trascorsi cinque sono passati invano con diversi Governi che non hanno recepito la direttiva che richiama e che, di fatto, hanno rallentato l'azione di risanamento e di rilancio del settore ferroviario. Basterebbe ricordare che la direttiva non fu recepita neanche per quanto riguarda la separazione contabile fra infrastruttura e gestione, che non era poi cosa così complessa.

Si impone dunque all'azienda Ferrovie dello Stato la separazione contabile, che è l'unica cui ci obbliga l'Unione europea. In secondo luogo — questo mi pare l'aspetto importante da registrare oggi in questo

dibattito — si sono definite le regole attraverso cui la nostra rete deve aprirsi a quella degli altri paesi, e credo che questo passaggio abbia richiesto un'attenta verifica anche da parte dell'azienda per potersi assumere la responsabilità di aprire una rete, così saturata e tecnologicamente arretrata, quale la nostra, a diversi soggetti.

Credo che anche la scelta di fronte agli ultimi, gravi, drammatici incidenti ferroviari dell'azienda, attraverso il suo piano di impresa, accettato dal Governo, di destinare il 50 per cento degli investimenti alle manutenzioni, all'acquisto di materiale rotabile, tecnologico eccetera, sia stata giusta e tesa a rafforzare il comparto ferroviario. Un solo dato: 70 mila miliardi programmati in dieci anni non sono briciole, ma un preciso impegno per ammodernare una rete ferroviaria che necessita oggi di maggior sicurezza, se vogliamo creare le condizioni per un effettivo riequilibrio tra gomma e rotaia e, soprattutto, affinché il cittadino non individui in quello ferroviario un sistema in perenne e continuo deragliamento.

Si è inoltre approvata l'importante riforma del trasporto pubblico locale, decidendo che la competenza in materia sia lasciata alle regioni ed agli enti locali all'interno di un nuovo rapporto tra centro e periferie. Lo abbiamo già ricordato nel dibattito di martedì scorso in aula: il progetto di ristrutturazione dell'autotrasporto e le disposizioni relative all'avvio dei processi di privatizzazione e di liberalizzazione, tanto per il settore portuale marittimo quanto per quello del trasporto aereo, sono provvedimenti a nostro parere prodotti da un lato dai vincoli imposti dalle direttive europee, ma dall'altro — credo che in questo non possa non individuarsi, pur senza esaltazione, un punto di merito — dalla consapevolezza di aver colto questi vincoli come un'opportunità per intervenire e trasformare alla radice il sistema dei trasporti nei suoi vari settori, così come si è andato configurando nella storia del nostro paese.

Di qui anche gli sforzi di quest'anno, con risultati in parte sicuramente positivi,

in parte più incerti ed in parte ancora da verificare. Certo, se vogliamo esprimere un giudizio oggettivo nel corso di questo dibattito sull'attuale politica dei trasporti, non possiamo non cogliere i dati positivi che provengono dai traffici portuali, in particolare nel Mezzogiorno, con molte imprese — lo ricordava a ragione e con oggettività il ministro Burlando nella replica di martedì scorso — che arrivano da ogni parte del mondo per insediarsi nei porti italiani. Cito un solo dato: in questi due anni i traffici sono cresciuti di oltre il 60 per cento.

C'è anche una spinta positiva nel sistema aeroportuale, dove la crescita economica è stata di oltre il 12 per cento, il doppio rispetto a quella della media europea. Sotto questo profilo, chi fa parte della Commissione trasporti ha potuto verificare in questi ultimi mesi il dato positivo registrato dall'Alitalia che, se nel 1996 ha perso oltre 1.200 miliardi, nel 1997 ha registrato un guadagno di ben 445 miliardi.

Credo cioè, signor ministro, di poter dire che oggi è necessario passare da uno sforzo di riforme parziale a quello di ridefinire un quadro complessivo di politica dei trasporti; un'esigenza avvertita come improrogabile dagli operatori del settore e dalle stesse forze politiche, ma soprattutto dai cittadini utenti. Occorrono linee di indirizzo politico e credo che la gestione del ministro Burlando sotto questo profilo abbia recuperato una carenza che era diventata quasi cronica negli ultimi anni. Serve soprattutto un nuovo piano generale dei trasporti che fornisca un quadro chiaro all'interno del quale collocare lo sviluppo e soprattutto l'integrazione tra le varie modalità di trasporto. Sotto questo profilo credo che, ad onore del vero, non possiamo non ricordare il passo avanti compiuto dall'alta velocità e gli impegni precisi assunti dal ministro: dalla Torino-Milano al terzo valico, dalla Milano-Brescia agli accordi per i nodi di Napoli, Roma e Firenze. Si è dato anche un colpo decisivo alla TAV, con una verifica parlamentare sul suo progetto che non era mai stata fatta.

Insomma non crediamo che, di fronte a questo sforzo riformatore e determinato del Governo e del ministro Burlando, la richiesta di dimissioni possa oggi essere un elemento utile per far decollare il sistema dei trasporti italiani. Le dichiarazioni programmatiche rese dal ministro Burlando all'inizio della legislatura in Commissione trasporti furono di rara chiarezza e già allora centrarono i problemi raccogliendo consenso, e non soltanto dai banchi della maggioranza.

Credo che non vi siano state soltanto buona volontà o buone intenzioni, ma una concreta determinazione nel perseguire determinati obiettivi pur all'interno di alcune emergenze che restano tuttora aperte. Certo siamo consapevoli che oggi è necessario accelerare questo cammino riformatore nella politica dei trasporti, in un clima di maggior collaborazione e di dialogo tra il ministro e la maggioranza, ma anche e soprattutto tra il ministro, il Parlamento e le Commissioni parlamentari.

La fiducia al ministro Burlando resta pertanto, da parte nostra, intatta. Riteniamo che, proprio in un settore come quello dei trasporti, si giochi oggi la credibilità di un Governo che non si limita a gestire l'esistente, ma persegue l'obiettivo di creare una politica di settore in un'ottica integrata e non di mera assistenza, facendo dei trasporti non un comparto protetto o appaltato alla mercé dei privati, ma un luogo dove la tutela del servizio al cittadino si coniuga con la garanzia di efficienza e di efficacia dello stesso servizio.

Per questi motivi i deputati del gruppo dei popolari e democratici ritengono di respingere la mozione di sfiducia presentata dai gruppi della lega e del Polo per le libertà (*Applausi dei deputati dei gruppi dei popolari e democratici-l'Ulivo e dei democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro,

è la seconda volta che in questa legislatura si discute una mozione di sfiducia individuale nei confronti di un ministro. Nel primo caso si trattò del ministro per le politiche agricole, Pinto, e l'esito — tutti lo ricorderanno — fu che la mozione fu respinta; tuttavia il risultato di grande impatto sull'opinione pubblica fu quello di denunciare l'assenza di un'efficace politica nel settore dell'agricoltura.

Con la mozione oggi in discussione le opposizioni, con iniziative distinte ma convergenti, intendono denunciare all'opinione pubblica, agli utenti, agli operatori ed alle imprese tutto l'ampissimo spettro delle insufficienze e delle inadeguatezze dell'azione governativa del sistema dei trasporti, della mobilità, della sicurezza, dell'ambiente e dello sviluppo economico del paese. A questo noi aspiriamo, ben sapendo che difficilmente questa maggioranza, chiamata al voto, pur convinta della forza delle nostre argomentazioni, avrà il coraggio di votare secondo scienza e coscienza e secondo gli interessi del paese.

Lo sappiamo bene: questa maggioranza si definisce granitica, ma in realtà essa è tetragona, anzi ottusa quando si tratta di gestire e conservare il potere, le poltrone e le cariche, nel delicatissimo equilibrio che tiene incollato questo Governo e le sue componenti.

Signor ministro, inizierò citando alcune riflessioni ed alcuni giudizi, che enumererò per le ragioni che le saranno chiare in seguito. Primo: non abbiamo mai votato a favore delle politiche dei trasporti e delle ferrovie, in particolare in questa legislatura; in Commissione abbiamo votato contro il documento di politica economica e finanziaria e contro la legge finanziaria.

Secondo: non possiamo accettare l'idea che, dopo sette anni, la direttiva europea 440/91 sulla separazione fra gestione ed infrastrutture rimanga ancora sulla carta e che le iniziative del ministro si manifestino ancora a livello di buoni propositi.

Terzo: è lei, signor ministro, che ha firmato un decreto che lascia a chiunque

la possibilità di cambiare continuamente il regolamento per l'esercizio e la sicurezza delle ferrovie.

Quarto: noi non condividiamo la direttiva Prodi dell'autunno 1997. Non abbiamo votato a favore degli atti del Governo perché non rappresentano una svolta per il sistema dei trasporti.

Quinto: la politica dei trasporti continua ad essere carente ed insufficiente ed i processi di privatizzazione e di liberalizzazione fanno registrare un notevole ritardo in settori-chiave, mentre si registrano risultati molto parziali (si noti l'eufemismo e si noti anche quanto questi signori colleghi alzino la voce mentre un deputato parla) nel settore del traffico aereo e portuale e del lavoro portuale.

Sesto: il ministro Burlando nella seduta del 24 marzo scorso non ha trovato niente di meglio che fare un rozzo attacco alle opposizioni e piagnucolare sul passato.

Settimo: ricordo bene le dichiarazioni del ministro all'inizio delle legislature. Tuttavia dobbiamo rilevare che i risultati fino ad oggi raggiunti lasciano aperti i nodi fondamentali non sciolti. Occorre dunque una lucida consapevolezza politica per porre fine ad una serie di esitazioni, di tentennamenti, di ripensamenti, che non hanno consentito che si addivenisse ai risultati cui pure si doveva addivenire. Perciò, innestata una marcia nuova, va fatta una correzione di rotta senza oscillare tra un trattativismo paralizzante ed un decisionismo che potrebbe essere improduttivo, se anche venato di qualche striatura di arroganza.

Ottavo: nessuno ha avuto due anni di tempo per fare il ministro dei trasporti.

Signor Presidente, onorevoli colleghi e, soprattutto lei, signor ministro, rifletta sulle citazioni che ho appena fatto. Vede, se le mie fossero osservazioni dei deputati dell'opposizione, lei avrebbe diritto di tenerle in non cale — « non ti curar di lor, ma guarda e passa » —, ma queste parole non vengono dal Polo e dalla lega: esse sono come pietre per lei che le ascolta e per i membri della maggioranza che le hanno pronunciate.

La prima è una dichiarazione del collega Boghetta, del partito della rifondazione comunista, come pure la terza e la quarta. La seconda è dell'onorevole Stajano, presidente della Commissione trasporti. La quinta era contenuta nell'interpellanza degli onorevoli Merlo e Tuccillo (ma oggi il caro collega Merlo ha ribaltato completamente le proprie posizioni) ed è verificabile negli interventi del giorno 24 marzo. La sesta, la più coraggiosa, è dell'autorevole collega Diliberto, che l'accusa di non aver trovato di meglio da fare che attaccare le opposizioni. La settima è ancora del collega Tuccillo, che parla di incertezze, esitazioni e così via. L'ultima, quella che l'accusa di non aver fatto nulla in due anni, è del presidente Stajano.

Concludo questa rassegna, signor ministro, ricordandole alcune « chicche » del collega Paissan, sempre nel dibattito della scorsa settimana. Dice Paissan: « Esiste un problema di indirizzo politico » — si riferisce a lei, evidentemente — « che è stato finora troppo timido, troppo distaccato, troppo prudente. Noi le chiediamo, signor ministro » — dice ancora Paissan — « scelte, decisioni, indirizzi, iniziative. Le sue affermazioni sono troppo risapute, vaghe e generiche. Noi non le neghiamo né le riconfermiamo la nostra fiducia: venga il 2 aprile a dirci cose che ci diano garanzie ». Come vede, signor ministro, ho citato le parole di membri della maggioranza.

Se non fossi consapevole dell'attacco alla poltrona di tutti i membri di questo Governo (e non vedo perché lei dovrebbe fare una lodevole eccezione); se non fossi sicuro della tetragonia ottusa ad ogni buona ragione da parte di questa maggioranza; se fossi, infine, certo che quelle « affettuose » — si fa per dire — attestazioni di stima che le ho appena letto e che provengono da membri della maggioranza la inducessero ad una riflessione; se tutto ciò si verificasse, potrei anche astenermi dalle ulteriori riflessioni che mi accingo a fare, ritenendo più che sufficiente ed esplicito l'invito che le rivolge la sua stessa maggioranza a la-

sciare l'incarico nel settore così vitale che lei occupa e che occupa e gestisce tra mille pasticci e mille tentennamenti.

Ma così non è, così non sarà, così non potrà essere, per ragioni molto poco nobili. Stia tranquillo, le voteranno la fiducia, magari storcendo la bocca o turandosi il naso!

Allora mi domando: cosa le debbono dire nella maggioranza perché lei, in uno scatto d'orgoglio, restituisca le chiavi, per così dire, e lasci strada? Le dovranno dire che mangia i bambini, che non ha *feeling* con la dea bendata? Dovranno dirle che il sistema è allo scatafascio e lei nulla ha fatto per cambiare la rotta? Dovranno dirle di smetterla con la banalità della tesi che lei avrebbe trovato le macerie ed il deserto gestionale nei trasporti?

Almeno negli ultimi anni, infatti, quel dicastero era occupato da appartenenti alla democrazia cristiana, una parte della quale oggi è sua alleata. Lo hanno ripetuto sorprendentemente qualche giorno fa i colleghi Merlo e Tuccillo. Per non fare nomi, si potrebbe parlare di Tesini, che lei ha recentemente rinominato nel consiglio d'amministrazione delle Ferrovie. Nulla da dire su Tesini come persona — per carità —, ma crede davvero che i suoi predecessori non abbiano fatto altro che lasciare macerie? Se lo chieda, signor ministro. Se lo domandino anche gli amici del partito popolare.

Dopo quello che hanno detto qualche giorno fa gli onorevoli Merlo e Tuccillo lei sta scoprendo quanto sappia di « sale il pane altrui » e quanto non le sia lecito dire del passato « di che lacrime grondi e di che sangue », tanto per citare Foscolo. Dovranno ripeterlo, come ha fatto Diliberto con un ragionamento *ex adverso*? Lei sbaglia di grosso se se la prende con forza Italia, con AN e con la lega per quello che dice di aver trovato. Diliberto lo sa, solo lei finge di non saperlo: nei trasporti in passato voi della maggioranza avete tutti attinto alla stessa greppia, inzuppando il pane nello stesso intingolo, da sponde opposte dello stesso fiume (il fiume degli appalti e del denaro). Noi, signor ministro, non c'eravamo: è inutile

che se la prenda con noi. Molti di noi non facevano neppure politica e guardavano attoniti all'indegno spettacolo (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia e di alleanza nazionale*). E lei oggi viene a dirci che lei ed il suo partito non sapevate nulla di ciò che succedeva nei trasporti. Ma mi faccia il piacere, direbbe Totò! Ci faccia il piacere, non aspetti il voto di questa mattina e decida in autonomia che non deve lasciare l'incarico solo perché ci sono le mozioni dell'opposizione: lei deve dimettersi perché glielo ha chiesto la sua maggioranza, come finora le ho dimostrato.

Ma, lo so, non basta. Allora sarà opportuno ricordarle alcune questioni di una certa rilevanza. Molti in questa maggioranza aspirano alla botte piena e alla moglie ubriaca: forze di lotta e di governo. Rifondazione da un lato, i verdi dall'altro, i « dinari » (*pardon* i diniani) a volte fingono di criticare e poi al primo incasso politico si riparano sotto l'ombrello dell'Ulivo. E amen. Ma noi non vi riconosciamo questa attitudine da Giano bifronte: l'opposizione c'è, è qui in queste aule, anche se i *media*, intimoriti dal Governo-regime non fanno uscire fuori niente più che una eco ovattata.

DOMENICO GRAMAZIO. Bastano gli incidenti ferroviari!

PAOLO BECCHETTI. Allora noi gridiamo la nostra opposizione più forte in quest'aula.

Veniamo dunque ai problemi, signor ministro, a cominciare dal trasporto terrestre.

L'autotrasporto di merci è aumentato del 2 per cento, mentre il trasporto, sempre di merci, per via ferroviaria e per cabotaggio marittimo sono diminuiti rispettivamente del 3 per cento e del 2 per cento. Ne consegue che lei nulla ha fatto per rovesciare il perverso rapporto tra gomma, ferro e acqua. La fonte di queste informazioni è Confetra ed è tratta dal conto nazionale dei trasporti redatto dal suo ministero per il 1996.

La gestione delle risorse umane nell'ambito ferroviario è caratterizzata dal

grande afflusso di dirigenti esterni, con emolumenti da capogiro, dallo sconvolgimento del consiglio d'amministrazione, con la chiamata di Demattè (l'uomo buono per tutte le stagioni gestionali della sinistra). La tentazione ormai forte e diffusa nel suo partito è quella di scaricare l'ingegner Cimoli, proprio ora che comincia a capire la complessità del pianeta ferrovie; la tentazione è il licenziamento di tre macchinisti, mentre ogni dirigente ha un'auto con due autisti. Metta le mani su tutto questo, signor ministro.

Lei non ha impedito il regalino al noto semiologo Omar Calabrese, amico di Veltroni (forse da parte sua una *captatio benevolentiae* nei confronti di Veltroni, che notoriamente non l'ama); quel semiologo che avrebbe dovuto rilanciare l'immagine delle Ferrovie dello Stato. I risultati sono sotto gli occhi di tutti: viva Celentano, alla faccia dei tempi di Celentano e dei miliardi che gli regalava Necci! Quel Necci messo lì non da noi, ma da voi: e da lei conservato in quel posto per molto tempo, fino a che non è intervenuta la procura di La Spezia (tornerò poi su questo argomento).

Assistiamo poi alla polverizzazione degli *asset*: le ricordo la CIT, che si finisce di regalare a Tanzi, ed il sistema delle telecomunicazioni regalato ad Infostrada per soli 700 miliardi. Ma quanto vale una rete di telecomunicazioni? Lo chieda all'ENI, alle Autostrade, all'ENEL: senza *advisor* i conti se li sanno fare da soli (solo le Ferrovie non li sanno fare: ma lei « *quandoque dormitat Homerus* »...).

C'è poi l'alta velocità, il verminaio che lei dice di aver trovato, la ripubblicizzazione del progetto ed il fatto che lei oggi dichiara molto candidamente che con il 40 per cento di parte governativa ci sono soldi solo per altri dieci giorni (lo ha detto la settimana scorsa). Allora ci dica signor ministro: chi non è stato capace di far versare ai privati partecipi del *project financing* il residuo 60 per cento? Chi agli stessi privati ha restituito *cash* perfino i decimi versati, maggiorati degli interessi?

Ci dica anche qualcosa sulle consulenze di Nomisma per l'alta velocità. Gliel'ho già chiesto la settimana scorsa. I sedili devono stare non di schiena ma uno di fronte all'altro, per favorire la socializzazione: fa veramente ridere, se si pensa che è costato una parte dei 10 miliardi rapinati al contribuente.

Ancora: la sicurezza, la carenza di informatizzazione, la disorganizzazione del trasporto passeggeri (pensi solo ai pendolari, ai ritardi e a tutto quello che succede ogni volta che c'è un incidente ferroviario); l'inesistenza di qualsiasi iniziativa per il potenziamento dei valichi alpini del Frejus, del Gottardo, del Sempione, del Brennero e la connessa questione dei quadruplicamenti longitudinali e dei raddoppi trasversali a spina di pesce. Dov'è la sua progettualità in questo settore?

Sulla direttiva Prodi e su quella europea del 1991, si ricordi che la rifondazione vuole una clausola di salvaguardia, che consisterebbe di verificare entro il 2000 se tutti i paesi europei si sono posti sulla stessa linea, e che lei a fine anno fu già spaventato dai sindacati e fece marcia indietro. Non so cosa farà adesso per attuare la direttiva Prodi di venerdì scorso.

Esistono gravi contenziosi nell'ambito ferroviario, con indagini della Corte dei conti e della magistratura in materia di INPS, di IVA e di imposta patrimoniale sulle imprese. Lei è assente riguardo a questo problema, come se fosse un mero problema del tesoro.

Non possiamo non dire qualcosa anche sull'autotrasporto che è stato qui evocato come una perla: da più di un anno è ferma la riforma del codice della strada. Con la legge n. 454 del 1997 il Governo avrebbe dovuto favorire e promuovere la riduzione della capacità di carico complessiva del trasporto merci su gomma; ci sono precise norme europee sulla riduzione dell'offerta e in questa legge è previsto esplicitamente che, prima di rilasciare nuove autorizzazioni, il ministro avrebbe dovuto verificare l'impatto degli articoli 3 e 4 concernenti l'uscita dal mercato dei « padroncini » e i conferi-

menti e le fusioni. Inopinatamente nei due decreti legislativi sulle autorizzazioni all'autotrasporto conto terzi e sull'accesso alla professione di autotrasportatore non c'è traccia di questa verifica, perché il ministro ha interesse non solo a conservare — come è lecito — l'*asset* dei « padroncini » uscenti, ma anche a costruire nuovi *asset* per gli entranti che fra quattro o cinque mesi dovranno mettere sul conto anche questo problema, che impedisce al nostro sistema di autotrasporto di diventare davvero competitivo.

C'è una conflittualità esasperata e nulla ha fatto questo Governo per risolvere il grave problema del costo del gasolio e degli oneri sociali, che impediscono alle nostre imprese di essere competitive e per il quale c'è una procedura di infrazione. Credo che lei sia il *recordman* in questo Governo.

Vi è un disegno di legge sullo sportello unico per il disbrigo delle pratiche automobilistiche firmato da tutti i gruppi parlamentari, relatore il collega Giardiello; il Governo ha fatto melina nella persona del qui presente sottosegretario Soriero. Si vogliono annientare l'ACI ed i suoi delegati, senza i quali il bollo auto che è stato incassato a gennaio dopo la riforma Visco sarebbe stato incassato con il fischio, anzi « con Visco ».

Alla Commissione che ha giustamente preteso un confronto preventivo sul tema dei rapporti tra ACI e motorizzazione sulla provincializzazione di questo organismo, lei ha risposto con una lettera così arrogante che per noi dell'opposizione non è stata una sorpresa, ma per i colleghi di maggioranza è stato un vero e proprio pugno nello stomaco.

Passo al trasporto marittimo partendo dalla portualità. Il tempo è tiranno e devo accelerare, signor ministro, perciò le ricorderò solamente che con la legge n. 647 del 1996 lei e la maggioranza che la sostiene avete tentato una furbizia per introdurre, con le modifiche all'articolo 17 della legge n. 84, il monopolio neanche tanto surrettizio a favore delle ex compagnie portuali. Ebbene l'autorità antitrust su mia segnalazione il 6 febbraio 1997 ha

inviato al Presidente della Camera — che dorme — al Presidente del Consiglio — che dorme — oltre che a lei una segnalazione di restrizione della concorrenza.

PRESIDENTE. La prego di concludere.

PAOLO BECCHETTI. Vi è stata anche una bacchettata della Commissione europea che il 21 ottobre l'ha invitata a prendere provvedimenti, ma lei non ha preso alcun provvedimento.

Signor ministro, avrei tante cose da dirle sul cabotaggio marittimo, sul settore aereo, sulle questioni Malpensa e Fiumicino, sul fatto che lei si è appiattito sulla posizione di Alitalia, che può essere condivisa per la piccola parte che riguarda la necessità di catturare il mercato del nord Italia. Lei non ha nessuna progettualità, ha dimenticato che nel settore del trasporto aereo bisogna essere competitivi a 360 gradi. Lei, signor ministro, dovrebbe dimettersi e non aspettare il voto di oggi, perché sbaglierebbe se ritenesse di uscire rafforzato dal probabile voto di fiducia. Le assicuro, signor ministro, che la gente crede lei tanto bravo nel dirigere il dicastero dei trasporti quanto ritiene gioviale D'Alema e colto Veltroni, esattamente nella stessa maniera. Si dimetta, quindi, signor ministro.

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

GIORDANO ANGELINI. Una mozione di sfiducia individuale non è un atto frequente, signor Presidente, onorevoli colleghi. Abbiamo cercato nelle mozioni presentate di capire se lo spirito di parte facesse velo a delle ragioni forti, a delle questioni che non avevamo valutato, in un momento importante nella vita del nostro paese, con l'Italia che entra in Europa e la competizione che si fa più stringente, quando peserà sempre più l'arretratezza del nostro sistema dei trasporti, in particolare in un paese come il nostro così lontano dal cuore del continente. Un'arretratezza che pesa prima di tutto nelle aree deboli, come il Mezzogiorno, impe-

dendone lo sviluppo, ma anche nelle aree forti, soffocandone le possibilità di continuare a dare reddito all'economia.

Abbiamo letto con attenzione le mozioni presentate ed abbiamo ascoltato stamattina alcuni interventi dei rappresentanti dell'opposizione. Ebbene, devo dire ai colleghi della maggioranza, Merlo, Galletti, al presidente Stajano: per fortuna discutiamo qualche volta nella maggioranza, perché ascoltando l'opposizione ho sentito tante parole, ma non un'idea politica su cosa voglia fare delle ferrovie, del sistema dei trasporti nel nostro paese. Potevate almeno aggiornarle, colleghi, le vostre mozioni! I nodi di Roma e Napoli sono questioni già affrontate e risolte, ma dove eravate in questi due anni? Non guarderò più indietro. Qualcuno non c'era, eppure molti erano in questo Parlamento: ma dove siete stati in questi due anni?

Prendiamo la questione dei porti: 23 decreti reiterati, non si riusciva ad applicare la legge n. 84. Questa è l'eredità che ha assunto l'attuale Governo. Ed oggi i porti lavorano a pieno ritmo, i cantieri sono fra i primi del mondo, vero Duca? L'economia marittima conosce una stagione che non aveva mai conosciuto, c'è la legge del doppio registro mentre prima si contavano gli anni che mancavano all'esaurimento del naviglio nel nostro paese. Oggi c'è Gioia Tauro, ci sono i porti italiani che stanno iniziando a recuperare, rispetto al nord Europa, i traffici nel Mediterraneo, che è tornato ad essere centro e momento delle grandi navi porta-container.

Parliamo del trasporto aereo: si discuteva riguardo a chi bisognava vendere l'Alitalia, due anni fa in questo paese; si parlava di portare i libri in tribunale, dieci anni di bilancio in rosso e quest'anno i bilanci in utile. Ma non solo l'Alitalia: da quant'è che si parlava della riforma dell'aviazione civile in questo paese? Se ne parlava da decine di anni: oggi c'è l'ENAV, c'è l'ENAC, il Governo sta per presentare la proposta per l'ente sulla sicurezza, è cambiato totalmente il quadro. Ci sono gli investimenti negli aero-

porti, ci sono le questioni di Malpensa e di Roma Fiumicino, c'è la proposta giusta del Presidente del Consiglio e del ministro che due grandi realtà si coordinino tra loro per fare del trasporto aereo una grande occasione ed una grande possibilità per l'Italia. Ma perché chi parla spesso in questo Parlamento di federalismo non ha parlato, nelle sue mozioni, della riforma del trasporto locale? Quanti anni sono passati, chiunque sia stato in un comune lo sa, dalla metà degli anni ottanta, quando c'erano i decreti a ripiano, i soldi pagati che premiavano le aziende più inefficienti e le realtà più incapaci di questo nostro paese? Quando l'Ulivo ha cominciato a governare, c'erano 25 decreti reiterati; oggi ci sono i decreti legislativi, le regioni hanno il governo di tutta la mobilità locale. Si apre una pagina ed una possibilità nuova di riforma nel nostro paese.

Parlate di intermodalità nel trasporto pubblico, colleghi di alleanza nazionale: preoccupiamoci insieme che le regioni abbiano le condizioni per iniziare a fare le leggi, per applicare questi decreti, per aprire questa pagina nuova. Questa è infatti una grande occasione anche per le ferrovie, perché il trasporto locale, le aree metropolitane sono un nodo decisivo e oggi hanno la possibilità di risanarsi, di cambiare la qualità della vita dei cittadini. Insieme al collegamento con l'Europa, sono la leva fondamentale per risanare e trasformare le ferrovie del nostro paese.

Il compito più lungo e più difficile è questo, perché sappiamo tutti che senza ferrovie moderne e competitive non si va in Europa, non reggeremo la competizione, non ce la faremo a portare le merci che stanno arrivando nei nostri porti e la finestra, il tempo che abbiamo di fronte è corto: alcuni anni soltanto. E allora, quando guardiamo questa realtà dell'azienda delle ferrovie, perché non guardiamo a cosa c'è dietro, alla sua storia, che non è ignota: una sorta di ministero, uno Stato nello Stato, lo si diceva già negli anni venti, una realtà nella quale il lavoratore aveva la casa, nella quale vi era un proprio servizio sanitario, una banca,

un dopolavoro, un acquedotto. C'era un rapporto quasi militaresco, duro, gerarchico all'interno delle ferrovie. Tutto questo si è chiuso: finito! Però, nel contempo, una legge ha permesso la trasformazione in Spa, ma l'impresa non è ancora nata. E le ferrovie sono state uno dei maggiori centri di spesa del nostro paese, uno dei centri del sistema di potere di questo paese, una metafora di quello che è stata l'Italia in una sua stagione: luogo di rapporti consociativi con la politica, i sindacati, le imprese, in cui si sono moltiplicati corporativismi, che qualcuno per dare un colpo alle confederazioni sindacali ha allevato negli anni che ci stanno alle spalle. Vi erano interessi consolidati. Forse si sarebbe dovuto dire più forte che occorreva aprire una pagina nuova e quale fosse l'eredità che questo Parlamento si trovava a gestire.

All'interno di tutto ciò, le risorse, le tante risorse spese. Certo, meno di quello che l'Europa ha speso, perché l'Italia ha fatto le strade invece di dedicarsi alle ferrovie. Ma di quelle risorse poche sono andate in opera, si è fatta solo la « direttissima »; trovatemi un'altra opera realizzata in questi ultimi 25-30 anni nelle ferrovie! Oggi il Parlamento ed il Governo hanno dato alle ferrovie risorse per gli investimenti: 70 mila miliardi. In Europa, i tedeschi investono 80 miliardi di marchi, gli inglesi 11 miliardi di sterline, i francesi spendono 134 miliardi di franchi per ripianare i debiti delle loro ferrovie. Ma se spesa bene è una cifra congrua.

Il Parlamento ed il Governo hanno dato gli strumenti per affrontare il tema della riorganizzazione del lavoro. I lavoratori hanno ottenuto un contratto di lavoro importante, il Consiglio dei ministri ha recepito la direttiva CEE n. 440/91 e si è aperto un confronto. È una questione importante — noi condividiamo la direttiva Prodi — perché non c'è riorganizzazione di un'azienda così grande e complessa senza un quadro di riferimento, una prospettiva dentro la quale incardinare la riorganizzazione e i percorsi decisionali. Noi su questo abbiamo presentato le nostre proposte e oggi vediamo

che nel confronto fra l'Ulivo e rifondazione comunista si delinea, con la direttiva Prodi, la possibilità di un terreno di incontro, di una soluzione che ci consenta di passare dalla separazione contabile, alla quale è stata aperta la strada, ad un passo in più, una società per la rete ed una società per quanto riguarda l'esercizio ed il trasporto ferroviario.

L'Europa non è una maledizione, ma una grande occasione che va percorsa fino in fondo, perché il lavoro si difende innovando, trasformando e nel trasporto in Italia c'è una grande occasione di lavoro, di nuove possibilità di occupazione e di sviluppo complessivo. L'apertura dei mercati non comporta solo il pericolo che vengano gli altri, ma è l'occasione che questo paese ha di usare la sua intelligenza e le sue risorse per prendere le merci dai porti e trasportarle nell'Europa. Ci vuole un disegno per quanto riguarda il futuro: diciamo modernità e sicurezza, che possono e debbono cambiare insieme.

Vogliamo spendere ciò che c'è da spendere per mantenere e aumentare la sicurezza nelle ferrovie e per affrontare i nodi che vengono dimenticati nel trasporto. Ci vogliono tecnologie e una rete più grande.

Sono stupito — lo dico francamente — perché ricordo che alcuni colleghi di alleanza nazionale, nel gennaio del 1993, votarono insieme a me e a tutti gli altri, al termine del dibattito su una mozione, una risoluzione sulla TAV (l'alta velocità del nostro paese). Le cose che dicemmo in quella risoluzione sono rimaste per anni lettera morta ed oggi questo ministro le ha recepite, le ha applicate ed ha trasformato quel progetto, ha fatto un proposta al Parlamento che a noi va bene e che ci auguriamo possa diventare una proposta della maggioranza, del Parlamento, e ha affrontato la questione della TAV. Noi diciamo che va bene la chiusura della vecchia esperienza e non vogliamo una TAV 2! Questa parola non ci piace e ci auguriamo che con la nuova società la questione possa essere chiusa, mantenendo l'apporto dei capitali privati.

Ma allora, colleghi di alleanza nazionale, va bene ciò che ha fatto il ministro oppure avete cambiato opinione? Oppure urlate per urlare?

DOMENICO GRAMAZIO. È una goccia nel mare!

GIORDANO ANGELINI. Questo è un risultato che abbiamo ottenuto assieme! Noi manifestiamo tutta la nostra preoccupazione sulla questione della sicurezza. Abbiamo apprezzato le parole del presidente Dematté che ha giustamente detto che quando gli incidenti diventano tre o quattro allora occorre guardare alla qualità del tessuto organizzativo e alla conflittualità dei rapporti all'interno dell'azienda. Questa è una questione importante, per certi aspetti decisiva perché questo è uno dei compiti più delicati per l'azienda. Non si fa un'azienda nuova e competitiva se non c'è un rapporto positivo con il mondo del lavoro e se quest'ultimo non diventa protagonista!

Quando parlo del mondo del lavoro, parlo dei dirigenti perché non ci può essere un'azienda in cui non ci sia un gruppo dirigente riconosciuto e con un rapporto positivo con il complesso dei dipendenti. Parlo del ruolo forte del mondo del lavoro perché nei servizi non ci può essere un'azienda competitiva senza un'alta professionalità, un'alta qualità. È qui che si gioca la prospettiva dell'azienda! Ma si gioca anche una questione decisiva perché è un fatto cruciale l'adesione, la qualificazione e la riqualificazione del personale. L'Alitalia ha raggiunto una fase nuova perché ha trovato la strada per costruire un rapporto positivo con i suoi dipendenti, con tutti i suoi dipendenti!

C'è qui un nodo essenziale che va affrontato. Oggi l'azienda ha gli strumenti che aveva chiesto e che il Parlamento, il Governo le hanno dato. Noi adesso cominciamo a cercare e a chiedere i risultati. Il ministro ha fatto bene a mettere le mani anche in cose che non spettavano a lui come la questione relativa alla ricostruzione di un rapporto positivo tra il

complesso del mondo del lavoro e l'azienda.

Sappiamo che l'apertura dei mercati, la liberalizzazione, il futuro delle ferrovie e dei trasporti richiedono nuove regole anche perché la legge n. 146 non ha funzionato. Ci vuole dunque un quadro che si « sposti » in avanti e dia la garanzia dello sciopero, ma anche un nuovo modo di risolvere i conflitti, nonché una maggiore e più chiara tutela degli utenti.

Ed allora è su questo che c'è un lavoro da fare! Un lavoro importante che il ministro ha sviluppato. Le ferrovie fino ad oggi — probabilmente non lo sapete, altrimenti non avreste scritto le cose contenute nelle mozioni — non hanno superato nei loro investimenti la « capacità » di 4 mila 500 miliardi in un anno e questo l'ha detto anche il collega Giardiello.

Cosa facciamo? Se vogliamo più sicurezza ci vuole anche più tecnologia e non solo un rapporto diverso con il personale. Ed allora bisogna compiere uno sforzo straordinario. Dieci anni sono troppi per fare investimenti per 70 mila miliardi e se vogliamo recuperare rispetto all'Europa.

Ma cosa facciamo di veramente straordinario per investire prima, per investire subito e per mobilitare tutte le energie, visto che le ferrovie sono decisive per il futuro del nostro paese?

Guardiamo all'Europa anche sotto questo aspetto. Di che entità era il contenzioso aperto due anni fa con l'Europa? C'era qualcuno che vedeva i commissari europei venire in Italia? Oggi Van Miert o Kinnock capitano spesso nel nostro paese, vengono nelle nostre città. C'è un rapporto costante del Ministero che partecipa al Consiglio europeo dei trasporti e si va chiudendo il contenzioso. Quando succedevano in passato cose del genere? Ci trovavamo, infatti, in presenza di un contenzioso mai chiuso e qualcuno ha anche l'ardire di chiedere al ministro come abbia risolto in tre mesi i problemi connessi ai decreti-legge sull'autotrasporto che di anno in anno venivano reiterati.

Chi oggi parla di liberalizzazione non dice che la legge che ha stanziato 1.800 miliardi, condivisa dalla stragrande mag-

gioranza o dalla quasi totalità delle associazioni, ha aperto una pagina nuova per l'autotrasporto e che si apre anche la questione concernente le autorizzazioni. Ma dove sono i cantori di una fase nuova? Dove sono finiti? Cosa dite a tale riguardo? Le battute non bastano più! Se non si inizia ogni mattina con una battuta o con una barzelletta, non si vive molto di più in politica in questo nostro paese.

Si dice che il Governo non ha una politica: ma il ministro ha dimostrato il contrario, mese dopo mese, con gli atti e con le parole. Questo paese deve partire dall'acqua e portare nell'acqua la maggior parte di trasporto possibile: l'ha detto a Mantova ieri l'altro anche a proposito della navigazione interna. Quanto tempo era che la navigazione interna aspettava? E si deve portare su ferrovia tutto quello che non può essere trasportato via acqua, così come si deve portare su gomma tutto quello che non può essere trasportato né su acqua né per ferrovia. Va bene o no?

PAOLO BECCHETTI. Sì.

GIORDANO ANGELINI. Noi diciamo che va bene, perché un intervento di questo tipo apre la strada ad uno sviluppo sostenibile, consente la tutela dell'ambiente e del territorio, rende possibile il rispetto degli impegni di Kyoto e consente la riduzione delle emissioni inquinanti. Infine, ciò permette al nostro paese di essere più moderno, più efficiente e più civile, con una qualità della vita migliore.

Voi cosa dite al riguardo, colleghi? Voi, in realtà, avete presentato la mozione di sfiducia perché non avete una proposta, per nascondere la vostra fragilità di fondo, determinata dal fatto che non avete un'altra idea politica da mettere in campo.

Due anni fa nel nostro paese ci fu un contenzioso che oggi si è chiuso. Oggi mi sento di dire al nostro ministro che può lavorare serenamente. Sappiamo quanto sia aspro e difficile intervenire nel settore in cui si è impegnato, ma vada avanti. È il tempo del nuovo piano dei trasporti sul quale ha avviato i lavori dopo il recepimento della direttiva CEE 440/91. Appena il Parlamento avrà approvato la legge comunitaria, in attesa di essere esaminata, signor ministro, applichi anche le direttive 18 e 19.

Le ferrovie subiscono lo scontro e la tensione, che inevitabilmente ci saranno ancora, ma bisogna considerare il filo costante della trasformazione! Quello che non ho sentito nelle parole di alcuni colleghi dell'opposizione è la loro idea delle ferrovie, del modello di società, del modo in cui si vuole procedere.

Signor ministro, mi si consenta di dire che non ci sono solo le cose che lei ha fatto in questi due anni, ma c'è qualcosa di più. Dato che qualche collega ha avuto l'ardire di fare dei confronti, consentitemi almeno di ricordare un predecessore, senza fare il nome, anche se è stato evocato da qualcuno in questa sede qualche giorno fa. Anche io ricordo quel periodo, di cui qualcuno ha detto che fu un periodo breve. Ebbene, ricordo quel periodo breve. Fu il periodo in cui vennero commissariati tutti gli enti portuali. Non si predispose una politica per i porti, ma si commissariarono gli enti. Fu la politica dei racchettoni e della lotta ai racchettoni sulla spiaggia. Fu la politica in cui ogni giorno — andatevi a rileggere i giornali dell'epoca — quel ministro si occupava della banca delle ferrovie, perché non si occupava di altre questioni.

Quindi, non avventuratevi su questo terreno. È un consiglio. Guardiamo avanti e facciamolo insieme! Si confrontino, ognuno nel proprio ruolo, proposte, indicazioni e idee, se ve ne sono da mettere in campo.

Per quanto riguarda noi, questa maggioranza ha percorso con fatica, a volte con discussioni, una lunga strada. Oggi ci sono le condizioni per fare un lavoro ancora più avanzato e per risolvere i problemi che abbiamo di fronte. Per questo respingeremo le mozioni di sfiducia (*Applausi dei deputati dei gruppi dei democratici di sinistra-l'Ulivo, dei popolari e democratici-l'Ulivo e di rinnovamento italiano*).

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

MARIO BACCINI. Signor Presidente, signor ministro, avrei voluto intervenire anche nel dibattito della settimana scorsa a seguito delle dichiarazioni del Governo per cercare di riportare nei giusti termini la discussione sulla politica dei trasporti (ammesso che possiamo definirla ancora in questo modo) in un'aula assente da qualsiasi forma di confronto politico sui problemi strategici del paese, tanto più che nei momenti in cui tutti annunciano l'entrata in Europa quello dei trasporti non rappresenta uno dei traguardi di riferimento fondamentali.

Non credo, colleghi della cosiddetta maggioranza, che questo dibattito possa ridursi a chi difende il ministro e a chi lo accusa; questo non è un tribunale e quindi non devono esserci né la pubblica accusa né la difesa; né è l'occasione per utilizzare uno strumento regolamentare posto a disposizione delle opposizioni per alzare il prezzo della politica, come fanno rifondazione comunista e i cosiddetti partiti di centro-sinistra. Non ci prestiamo a questo gioco e siamo consapevoli che la nostra azione è quella di informare il paese su quanto sta avvenendo; non puntiamo ad un risultato tecnico perché la nostra iniziativa ha un valore politico, quello di informare il paese su problemi vitali. Mi riferisco (e mi rivolgo in particolare modo al collega che mi ha preceduto) alle 160 deleghe che il Governo ha chiesto attraverso 23 decreti-legge reiterati. Ecco di cosa parliamo, colleghi ex comunisti!

Se vogliamo davvero ricominciare daccapo, dall'anno zero sui trasporti, forse neppure serve presentare la mozione di sfiducia nei confronti del ministro, che è un atto dovuto perché il problema non è quello di sostituire Burlando con un altro ministro, anche perché in questo modo non cade il Governo; il problema è di trovare insieme una soluzione politica al piano dei trasporti, cercando di capire quali servizi vengano offerti al contribuente. Su questo aspetto va concentrata

la nostra attenzione e quindi il dovere di ogni parlamentare, di ogni forza politica è quello di puntare ad un dibattito pubblico per informare i cittadini di quanto avviene in questo momento. Non dimentichiamo che i nostri cittadini continuano a perdere la vita (e non mi riferisco solo ai disastri ferroviari, anche perché non credo che il ministro abbia dirette responsabilità su un deragliamento). Il problema riguarda la politica da attuare per risolvere la crisi in cui versano le ferrovie dello Stato, riguarda le manutenzioni, ormai più che urgenti, che rischiano di essere affidate a grandi *lobby*. Magari la FIAT interverrà immediatamente per godere dei finanziamenti straordinari: è solo un esempio per dimostrare che non possiamo fare politica in questo modo, non abbiamo orecchini al naso!

Come dicevo, il problema non sono le dimissioni del ministro, il problema è un altro. La Commissione trasporti, presidente Stajano, non può essere la passerella delle audizioni di personaggi, di scienziati dell'economia, della strategia delle telecomunicazioni e dei trasporti del nostro paese senza che si decida nulla. Tutti questi personaggi vengono in Commissione con le scorte ed i fotografi e noi stiamo lì ad ascoltarli senza dare risposte.

Di questo si parla e questa è la vostra maggioranza!

Collegli popolari, D'Alema ha affermato in occasione di alcuni convegni di avervi messi in «cucina»; quindi, voi, democristiani di sinistra, che — assieme a noi — avete «inventato» l'Europa, siete oggi relegati in «cucina»! Questo è il compito che vi ha assegnato l'onorevole D'Alema. Se vi è ancora dell'orgoglio da parte vostra, portiamo in quest'aula un discorso comune: mi riferisco non agli amici che sono presenti, nei confronti dei quali nutro una stima profonda per il lavoro che stanno svolgendo, ma ad un discorso di carattere generale.

Signor ministro, le ricordo che sulla questione del trasporto aereo lei ha assunto un impegno in Commissione: avrebbe dovuto istituire quella commissione di inchiesta, e non la commissione

di verifica, sullo scalo della Malpensa e su tutti i soldi dei quali ho denunciato la sparizione e di cui non si sa bene dove siano andati a finire.

Abbiamo allora chiesto l'emanazione di un decreto per l'istituzione di una commissione di verifica. Il presidente Stajano — che ringrazio per la sua opera svolta anche in Commissione — deve farsi garante di quegli impegni assunti dal Governo e — se occorre — deve alzare la voce. Non può infatti consentire che su questi problemi il Governo non fornisca risposte! Non può consentirlo anche perché poi le tensioni si scaricano sulla Commissione, che è un organismo inconcludente.

Riteniamo pertanto che la strada della commissione d'inchiesta parlamentare è quella giusta. Se nel mese di aprile metteremo all'ordine del giorno questa iniziativa legislativa di origine parlamentare, ciò ci consentirà di non svolgere un ruolo di semplici notai; dico questo senza riferirmi ovviamente al mio amico Becchetti, di cui ho condiviso per intero i contenuti dell'intervento.

Preciso che in questa sede non stiamo avanzando una critica asettica e personale verso qualcuno; qui vi è soltanto la consapevolezza della necessità di dare risposte, ad esempio, sulle questioni relative agli aeroporti della Malpensa e di Fiumicino. Riguardo a quest'ultimo, se non si interverrà tempestivamente, perderemo molti dei voli previsti in questo aeroporto perché i vincoli fissati per l'Alitalia hanno impedito alla nostra compagnia di bandiera di portare avanti una politica industriale. Su questo argomento ci siamo confrontati più volte e dobbiamo capire il significato di alcune istanze, visto che il relativo dibattito si svolge fuori dal Parlamento.

Signor ministro, lei deve confrontarsi con il suo Governo su tali questioni; lo deve fare senza paura, anche perché non credo che il problema centrale sia quello di cambiare il ministro. Ed io non sono convinto che la strada della mozione di sfiducia individuale sia la strada maestra: l'ho detto anche ai colleghi dell'opposi-

zione. Ciò nonostante, noi voteremo sicuramente a favore della mozione perché abbiamo anche un dovere di collegialità sulle scelte di fondo. Come ho già detto in aula, abbiamo indicato già una strada parlamentare diversa: quella del confronto sulle oggettive responsabilità esistenti, che sono anche politiche. Vorremmo però, signor ministro, che lei ci porti ad un confronto e non ad un convegno pubblico, caro collega del PDS, nel quale si parla di acqua, di cielo e di ferrovie. Lei deve venire non nel «mare dei convegni» ma in quello del Parlamento! Gliela diamo noi «l'acqua» per andare avanti. Il confronto deve invece avere luogo nella conferenza dei trasporti per predisporre il piano dei trasporti di cui attualmente non disponiamo.

Questa mattina non vedo in aula il mio collega Boghetta; vedo invece che è presente il nostro amico e compagno della Commissione...

EDUARDO BRUNO. Eccomi, sono qua!

MARIO BACCINI. Cari compagni, noi siamo favorevoli allo svolgimento di questo dibattito.

Sui porti che cosa avete fatto? Avete fatto soltanto del clientelismo!

Con un pizzico di acredine devo dire che noi siamo favorevoli a riportare il dibattito a livello politico, così come ricordava il collega Becchetti.

In conclusione, vorrei dire che le priorità da seguire debbano essere stabilite in questo Parlamento. Per quanto riguarda le ferrovie, mi riferisco alle questioni del Brennero e del San Gottardo: anche riguardo a questi argomenti il Governo ci deve precisare quali scelte prenderà nel prossimo futuro. Ci dovrà chiarire se si vorrà aprire alla Svizzera o fare un altro tipo di discorso e dovremo capire quali interessi dobbiamo «spostare» dal punto di vista europeo. Questi sono gli argomenti che dobbiamo affrontare nel confronto con le forze politiche. Se ritrovassimo la consapevolezza di discutere tra di noi sui problemi strategici, potremmo

superare anche le tensioni esistenti che non ci portano lontano e recuperare un discorso « forte », pur nella diversità dei programmi e partendo dalle Commissioni parlamentari, per svolgere un confronto sereno con il Governo, che non chiederà più le deleghe al Parlamento, ma il confronto con le forze politiche (*Applausi dei deputati dei gruppi del CCD e di forza Italia*).

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

EDUARDO BRUNO. Signor ministro, l'ordine del giorno di questa mattina non ci entusiasma e ci interessa relativamente. Non vogliamo esercitarci in una discussione sterile o in una sorta di tiro al piccione verso un ministro di questo Governo: non è il nostro mestiere. La critica, spesso forte e serrata, che noi abbiamo avanzato nel corso di questa legislatura e che continuiamo a manifestare, è rivolta non solo al ministro competente, ma all'intero Governo. La nostra vuole essere tuttavia una critica costruttiva; fa parte della nostra storia e della nostra cultura.

Questa mattina vorremmo tuttavia approfittare dell'occasione per sottolineare le responsabilità del ritardo rispetto ad una politica di cambiamento, di riforma del settore; responsabilità che sono collettive, del Governo e di questa maggioranza. Signor ministro, è ormai opinione comune che le Ferrovie dello Stato — lo ha drammaticamente sottolineato anche lei — sono allo sfascio e che il sistema dei trasporti è arretrato (potrei continuare all'infinito usando aggettivi sempre diversi). Abbiamo denunciato da anni tutto questo, in tempi non sospetti, quando nessuno osava criticare, quando il sistema politico e affaristico era così corrotto e così pervasivo da impedire la nascita di qualsiasi movimento critico e di opposizione. Signor ministro, eravamo da soli a denunciare questi fatti, questi fenomeni di corruzione, la tangentopoli nei trasporti, ancora prima che la magistratura intervenisse. Occorre a questo proposito — lo

dico al ministro e alla maggioranza di cui facciamo parte — conquistare alla politica più dignità. La moralizzazione della cosa pubblica non può e non deve essere solo prerogativa della magistratura. Se così fosse, sarebbe la sconfitta della politica, del sistema dei partiti, della democrazia nel nostro paese.

Tuttavia, nonostante il quadro sia così drammatico, dobbiamo porci una domanda. Possono questa maggioranza e questo Governo operare una svolta? Noi rispondiamo non solo che è indispensabile che ciò avvenga, ma che è anche possibile. Occorre una svolta nella politica dei trasporti, una svolta radicale. Noi consideriamo la mobilità dei cittadini un diritto fondamentale, un diritto in una società civile e democratica; un diritto fondamentale alla pari del diritto all'istruzione e del diritto alla salute: un pezzo dello Stato sociale che vogliamo costruire. Per operare una svolta di segno riformatore non basta constatare lo sfascio. Occorre fare un bilancio spregiudicato, un'analisi seria e approfondita degli effetti prodotti in questi anni, anche nel sistema dei trasporti, dalle politiche liberiste, dalle privatizzazioni senza regole, o peggio con la sola regola del mercato e del profitto.

Farò solo qualche esempio per non dilungarmi. Farò, rispetto alle politiche della privatizzazione e liberalizzazione, l'esempio di Genova, che il ministro conosce molto bene. Quanto ha influito il processo di privatizzazione (comprese le partecipazioni statali) a Genova? Negli ultimi dieci anni — questi sono i dati di cui sono a conoscenza — solo nella città di Genova si sono avuti 60 mila posti di lavoro in meno. Il costo degli ammortizzatori sociali è stato di 30 mila miliardi e tutto il processo di privatizzazione ha portato nelle casse dello Stato 97 mila miliardi. Se consideriamo che il costo per la ricostituzione di un solo posto di lavoro è di circa 150 milioni, il danno recato dalle privatizzazioni nella sola città di Genova ammonta a 120 mila miliardi. Non ci sembra che questo sia un risultato brillante e quindi occorre riflettere.

Cosa ha comportato ancora il processo di privatizzazione e di liberalizzazione nei porti, ovviamente se lo consideriamo dal punto di vista del lavoro? Un'infinità di contratti e la precarizzazione diffusa del lavoro. Anche in questo caso possiamo portare l'esempio di Genova (otto contratti per quanto riguarda il lavoro portuale), per non parlare poi di Gioia Tauro, dove si lavora per un pugno di dollari al mese.

Rimanendo al tema dei porti, ricordo che abbiamo approvato dei progetti e delle leggi che hanno sì aumentato la produzione ed il traffico, portando grandi profitti alle imprese — questo, signor ministro, è sotto gli occhi di tutti —, ma non siamo riusciti a regolamentare questo processo. Come tutti sappiamo, per quanto riguarda il lavoro portuale, il decreto n. 626 è di fatto sconosciuto. C'è quindi un ritardo normativo, signor ministro, per quanto riguarda sia i contratti sia le regole sulla sicurezza.

Un'altra domanda è quanto ci è costato finora, o quanto ci sarebbe costato, il progetto per l'alta velocità, un progetto inutile, dannoso, faraonico, rispondente solo alla logica del profitto, lecito ed illecito. A quanto ammontano, inoltre, i costi sociali di centomila ferrovieri in meno negli ultimi dieci anni?

Queste sono considerazioni, signor ministro, che non voglio ovviamente addebitare a questo Governo, né tanto meno a lei, ma su questi punti occorre fare, come dicevo, un'analisi attenta, anche per attribuire le responsabilità a coloro ai quali competono.

Siamo consapevoli di ereditare un passato pesante, ma l'analisi deve essere ulteriormente approfondita e, alla fine, vanno tratte delle conclusioni.

Non voglio poi dire a quanto ammontano i costi degli incidenti verificatisi per la scarsa manutenzione e la scarsa sicurezza delle nostre linee e dei nostri treni. Quanto è costato allo Stato l'ETR 500, con i suoi cento difetti, e quanto sono costati i rimborsi da parte delle Ferrovie dello Stato per i ritardi accumulati da questi treni? Sono queste le domande su cui

occorre una risposta da parte del Governo, proprio per non assumere, signor ministro, responsabilità che non competono a lei né a questa maggioranza e per fare chiarezza, rispetto ad un passato quanto meno oscuro, nei confronti della politica dei trasporti.

Occorre quindi un'analisi attenta ed approfondita per capire di più del settore. Per quanto ci riguarda è necessario — lo diciamo da tempo — fermare l'orologio e stabilire l'anno zero, rovesciando l'ottica ed il punto di vista delle scelte operate fin qui.

Dobbiamo considerare un altro angolo visuale per poter leggere meglio la realtà dal punto di vista del centro-sinistra, quindi con un approccio diverso ai problemi. In riferimento alla questione dell'utenza, visto che parliamo di mobilità, consideriamo l'utenza che è costretta a muoversi per lavoro, per necessità, soprattutto dalle grandi aree urbane, oppure parliamo dell'utenza che lo fa per scelta e per piacere?

L'altra questione fondamentale, che dovrebbe essere patrimonio comune della sinistra, concerne il lavoro: tutto possiamo permetterci tranne che far ricadere la colpa sui lavoratori, perché essi hanno già pagato un prezzo alto. Rivolgo un invito accorato in ordine all'ultimo triste episodio dei tre licenziamenti nelle ferrovie, per i quali il ministro si sta impegnando: riteniamo inaccettabili tali licenziamenti, che definiamo di tipo politico e che debbono essere risolti immediatamente e positivamente.

Vi sono segnali inquietanti: i lavoratori, soprattutto nel settore delle ferrovie, ma non solo, sono in stato di agitazione permanente e l'esito dello sciopero dei macchinisti ci deve far riflettere, signor ministro. Non basta il dato del 51 per cento perché, in questa situazione, l'altro dato del 49 per cento è pesante e dimostra un diffuso malessere nella categoria, che ha già pagato prezzi notevoli in termini di licenziamenti e di condizioni di lavoro. Questa è la questione sociale, con il punto di vista dell'utenza e del lavoro.

Tuttavia vi è un altro punto di vista che non vogliamo sottovalutare, cioè la questione dello sviluppo economico.

PRESIDENTE. La prego di concludere.

EDUARDO BRUNO. Signor ministro, abbiamo gettato le basi per operare un cambiamento nella modalità di trasporto e nella filosofia delle ferrovie. Abbiamo predisposto il piano generale dei trasporti che, per quanto ci riguarda, è l'appuntamento al quale riservare la massima attenzione perché dovrà segnare una svolta.

Pensiamo di potercela fare se la maggioranza sarà più coesa e se risponderemo alle aspettative dei nostri elettori (*Applausi dei deputati del gruppo di rifondazione comunista-progressisti*).

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

DOMENICO GRAMAZIO. Il dibattito di questa mattina interessa non solo i parlamentari chiamati a discutere di questi temi e ad esprimere consenso o diniego al ministro dei trasporti, che da due anni governa non il trasporto ma il caos pubblico in Italia. I colleghi che mi hanno preceduto hanno sintetizzato nei loro interventi aspetti della politica giornaliera che il ministro Burlando ha sostenuto e sostiene.

Voglio citare un articolo apparso oggi sul quotidiano *la Padania*, a firma del giornalista Buffa, che ci parla di un altro problema all'ordine del giorno: la carta delle Ferrovie dello Stato, preparata non da uno dei 980 dirigenti stipendiati da quell'ente ma, come denuncia l'amico giornalista Buffa, predisposta da una società che ha percepito per essa 300 milioni.

Signor ministro, poche settimane dopo essere stato nominato ministro dei trasporti lei fece un apprezzato intervento, nel quale invitata il vertice di allora delle ferrovie dello Stato a guardare ai reali problemi delle ferrovie. Dopo due anni ci accorgiamo che si è trattato solo di un

intervento da pubblicare sul bollettino della Camera dei deputati, perché non vi è stata né da parte di coloro i quali hanno gestito le ferrovie, né tanto meno da parte di coloro i quali le gestiscono ora, una risposta apprezzabile.

Lei, ministro, è l'uomo della confusione, ma anche della tragedia ferroviaria, e non può essere difeso come se tutto fosse normale. Voglio ricordare a me stesso, sicuramente non devo ricordarlo al ministro e tanto meno ai colleghi presenti, che le Ferrovie dello Stato erano qualche anno fa l'azienda più attenta ai problemi della sicurezza nell'intera Europa.

Voglio ricordare a qualcuno — non perché voglia fare l'avvocato difensore: non ne ha bisogno — che nel periodo in cui l'onorevole Fiori è stato ministro dei trasporti non vi sono stati gli incidenti che si verificano ogni giorno da quando lei è a capo del dicastero. Lei potrà chiedere quale sia la sua responsabilità: ve ne è una oggettiva e sostanziale. Signor ministro, lei è il difensore del signor Cimoli, dell'amministratore delegato delle ferrovie, di colui il quale gestisce il potere in quella azienda; lei è il protettore di quel Cimoli che, per rispondere alle sue chiamate di responsabilità, attribuisce incarichi all'interno delle ferrovie dello Stato agli amici del suo collegio. Mi riferisco a Mauro Moretti, ex sindacalista della CGIL, promosso a responsabile della rete; mi riferisco ad un altro suo amico, Maurizio Bussolo, ligure, iscritto al suo partito, assunto come responsabile del settore merci.

Ebbene, Cimoli corrisponde alla protezione che lei gli offre chiamando ad ampie responsabilità uomini che fanno parte del suo *entourage* politico, signor ministro, uomini che rispondono esclusivamente a lei! Non è un segreto che il signor Cimoli, prima di uscire di casa ogni mattina, telefoni alla sua segreteria, signor ministro, così come ho denunciato in una mia interrogazione, per sapere cosa deve fare, chi deve promuovere, chi deve aiutare: ecco il continuo rapporto tra lei ed il signor Cimoli, che ha potuto assumere uomini provenienti dall'ENI e dalle grandi

aziende pubbliche delle ex partecipazioni statali, mandando via quanti erano vissuti e si erano formati all'interno delle ferrovie, dal lavoro sul binario fino alle massime responsabilità. Lei ha permesso a Cimoli di cacciare questa gente e di portare la sua « banda » alla guida delle Ferrovie dello Stato! Una banda di incompetenti che costa all'erario pubblico e ai cittadini tre volte lo stipendio dei vecchi dirigenti!

In un qualsiasi paese occidentale civile solo per questi motivi il ministro, che ha sulle spalle la responsabilità di tanti incidenti e disastri nelle ferrovie e nella gestione pubblica, si sarebbe recato in Parlamento a rassegnare le sue dimissioni, dimostrando così di avere coraggio morale e politico, senza attendere una mozione dell'opposizione che lo richiamasse alle sue responsabilità.

Oggi, come si sa, il vero padrone nelle ferrovie — oltre a Cimoli — è quel signor Forlenza diventato il vero gestore del potere, se è vero, come è vero, che intorno a questo funzionario si muove tutto l'*entourage* organizzativo di villa Patrizi. Da parte nostra abbiamo denunciato il problema degli stipendi.

Signor ministro, ho presentato un po' di interrogazioni sulle ferrovie alle quali lei non ha risposto. Sono 126: attendo una sua risposta. Delle 96 interrogazioni che ho sotto gli occhi in questo momento ricorderò soltanto le date della prima (24 settembre 1996) e dell'ultima (26 marzo 1998). Tutte riguardano specificamente gli avvenimenti accaduti all'interno delle ferrovie, un gioco di potere che non è finito con Necci, ma è ricominciato con Cimoli, con gli stessi precisi impegni organizzativi: si chiude Efeso e con gli uomini di quella struttura si crea un'organizzazione pubblica e di rapporto esterno messa in mano ad un'ex segretaria aziendale che non ha né le capacità né il grado per poter gestire una struttura così importante.

Qualcuno ha ricordato quando in passato fu creata una struttura per la pubblicità *ad hoc*: la si affidò, guarda caso, alla moglie di un noto cantante, che poi fece la campagna pubblicitaria. Questa

volta non si tratta di una cantante, ma di una funzionaria che ha ampi poteri e prerogative all'interno delle Ferrovie dello Stato e della gestione. Così all'estero si va in due: l'amministratore delegato e questa gentile funzionaria, ospiti delle ferrovie di altri paesi; poi, stanchi di aver partecipato ad un convegno sui temi del trasporto ferroviario, ci si ferma all'estero per un *week-end*, ospiti delle ferrovie italiane (l'ho denunciato in un'interrogazione).

La spesa ferroviaria e le modalità di gestione dell'ente Ferrovie dello Stato dovrebbero far sì che lei, onorevole ministro, abbia il coraggio morale di dire « devo fare un passo indietro », per poter ricreare attenzione e validità nella più importante azienda d'Italia, oggi la più disastrosa grazie agli uomini che avete messo alla guida. Ricordo la nomina dell'ultimo consiglio d'amministrazione, le persone che ne fanno parte, le loro qualità politiche: non si tratta certo di qualità tecniche ed amministrative. È la dimostrazione che le Ferrovie dello Stato, da lei governate direttamente con l'amico e protetto Cimoli, sono un'azienda in fallimento per gli italiani e per le strutture ferroviarie e di trasporto della nostra nazione (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale — Congratulazioni*).

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

ERNESTO STAJANO. Signor Presidente, signor Presidente del Consiglio, ministro, colleghi, il Parlamento è l'unico giudice della politica, ma è anche un buon giudice: il clima di disattenzione in cui si sta svolgendo questo dibattito testimonia della sua inutilità e — vorrei dire di peggio — della sua assurdità.

Credo che su un ministro possa essere espresso un giudizio con riferimento a due parametri. Il primo è di valore assoluto: in rapporto alle esigenze del settore che governa. Il secondo è una valutazione di carattere relativo, con riferimento a quanto hanno fatto coloro che lo hanno preceduto.

Vorrei dire subito, con riferimento a quest'ultima prospettiva, che il ministro

Burlando è sicuramente quello più attivo e francamente più capace che abbiamo avuto negli ultimi dieci anni. Per quel che riguarda la prospettiva in assoluto, si possono avere idee differenti e si possono notare settori i cui risultati sono stati migliori rispetto ad altri; è indubbio, ad esempio che il settore portuale, quello marittimo con l'istituzione del registro internazionale, il settore dei trasporti aerei, con il decollo fecondo dell'Alitalia, abbiano registrato risultati migliori di quelli registrabili nei settori del trasporto ferroviario e di quello su strada. Ma nel complesso credo di poter dire che l'impegno c'è stato.

Lo dico con l'animo sgombro da ogni piaggeria e da ogni atteggiamento subalterno che credo di aver sempre dimostrato come presidente della Commissioni trasporti, quindi in un ruolo istituzionale, ma anche come rappresentante della mia parte politica. Ho sempre aiutato il ministro Burlando, spesso l'ho incoraggiato, qualche volta l'ho sollecitato fortemente, anche criticamente, ma ho sempre trovato da parte sua una risposta ragionevole; mi sono sempre reso conto insieme a lui in un proficuo, sereno e costruttivo dibattito delle scelte che si potevano costruire insieme per tentare di dare una risposta ad una maggioranza che vedeva al suo interno posizioni diverse. Alcuni compromessi che sono stati raggiunti a mio avviso sembrano comunque attestare una capacità di percorso e di costruzione di progetto che va nella giusta direzione.

Lo dirò proprio con riferimento alle ferrovie, che sono forse il tema più difficile quando si parla di trasporti e su cui, non a caso, si è incentrata larga parte del dibattito svoltosi in Parlamento in questa occasione. La scelta del Governo di procedere con la societizzazione separata, oggi con due sole società, consente finalmente di proiettare il nostro sistema ferroviario in un'ottica europea; la scelta relativa alla ricostituzione del consiglio di amministrazione — lo dico con sincerità e con convinta adesione — mi pare ispirata a criteri di alta professionalità, alla logica di creazione di una squadra che rappre-

senta oggettivamente quanto di meglio questo paese possa esprimere nel campo della conduzione aziendale.

Certo tutti sono chiamati a rispondere dei risultati ottenuti, lo ha detto il Presidente Prodi con grande efficacia e credo abbia intenzione di tener fede a ciò che ha detto; noi non abbiamo soltanto costituito la strada, abbiamo anche indicato con grande chiarezza gli obiettivi che vogliamo raggiungere nell'ambito di un piano di impresa che potrà essere perfezionato, ma che ha trovato il Governo e le forze della maggioranza consenzienti. Su questi impegni misureremo la capacità del vertice aziendale e anche la capacità del ministro, nei limiti dei suoi compiti, di ottenere un monitoraggio che sia di conforto rispetto al raggiungimento degli obiettivi, che sono quelli di cui il paese ha bisogno. Abbiamo bisogno del quadruplicamento delle linee, di un complessivo aumento della capacità di trasporto ferroviario, abbiamo bisogno di arrivare ad un ragionevole rapporto fra costi e ricavi, abbiamo certamente bisogno di una maggiore sicurezza, ottenuta non con continue indicazioni di problemi, ma con la dimostrata capacità di risolverli.

Per questo il Parlamento ha fatto il suo dovere, perché non ha stanziato solo risorse. Le risorse per le ferrovie, purtroppo, sono state stanziare sempre, molto spesso senza ottenere nulla, come ben sappiamo e come la storia testimonia. Abbiamo stanziato risorse rispetto ad obiettivi precisi e siamo oggi di fronte alla necessità, ripeto, di attendere che questi obiettivi vengano raggiunti.

La discussione sulla fiducia al ministro Burlando, quindi, non si pone in termini ragionevoli. Credo che dobbiamo, tutti insieme all'interno della Commissione trasporti e del Parlamento, creare le condizioni perché ai problemi dei trasporti venga data risposta e che oggi, anche attraverso l'impegno, le prospettazioni, i progetti che il ministro Burlando ha formulato e sostenuto, stiamo andando verso la giusta direzione. Direi quindi al ministro Burlando, in tono amichevole, di non meravigliarsi né inquietarsi nei confronti

delle critiche che gli vengono rivolte in maniera anche così astiosa e talvolta addirittura scomposta da parte dei rappresentanti dell'opposizione. Ci sono ministri, sono pochi, che in questa situazione politica sono in grado, dopo un buon lavoro, di raccogliere anche applausi; ce ne sono altri che, di fronte all'enormità dei problemi che devono affrontare (ed i trasporti hanno problemi enormi) si devono accontentare di fare il proprio dovere e di avere la serena coscienza di averlo fatto. Di questo io personalmente la ringrazio (*Applausi dei deputati del gruppo di rinnovamento italiano*).

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

ELENA CIAPUSCI. Signor Presidente, non voglio rubare tempo all'intervento del mio collega Chincarini che interverrà in sede di dichiarazione di voto ed intendo soltanto sottolineare, vista la presenza del Presidente del Consiglio, Romano Prodi, che non mi sembra di essere in un paese democratico, dato che si contingentano i tempi anche per le mozioni di sfiducia, che mi sembrano essere una questione abbastanza seria.

Signor ministro, le mozioni di sfiducia presentate a richiesta delle sue dimissioni non riguardano esclusivamente le note e drammatiche vicende ferroviarie. Con esse si denuncia in quest'aula anche l'obsolescenza del sistema ferroviario italiano, più volte denunciata e ribadita da lei stesso, sia in quest'aula sia alla stampa ed ai *media*. Lei stesso, infatti, in occasione dell'incidente di Piacenza il 12 gennaio 1997, quando è deragliato il « pendolino » *Botticelli* sulla Milano-Roma ha affermato: « Abbiamo trascurato l'efficienza delle infrastrutture, la cura delle grandi arterie di comunicazione ». E questo si è tradotto poi in un danno per il servizio ai cittadini e per lo sviluppo dell'economia.

Sempre con parole pronunciate da lei in occasione dell'esame della finanziaria 1998 si affermava che l'azienda Ferrovie dello Stato è in condizioni drammatiche, perde 3-4 mila miliardi l'anno oltre alle

consistenti somme che il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica versa. L'azienda Ferrovie dello Stato negli ultimi dieci anni ha accumulato un passivo di 200 mila miliardi ed ha un contenzioso con il fisco di circa 12 mila miliardi solo per gli anni 1989-1991; la stessa azienda però si permette *spot* pubblicitari, nonostante operi in un regime di monopolio, spendendo oltre 40 mila miliardi l'anno. Forse vuole pubblicizzare la sicurezza delle sue linee.

Sempre nelle sue dichiarazioni in Commissione, onorevole ministro Burlando, lei afferma che le scelte del Governo sono di designare le infrastrutture; quelle di valutarle, gestirle ed adeguarle è una scelta aziendale. Il Governo italiano ha garantito all'azienda le risorse necessarie per rimuovere quelle cause strutturali attinenti alle difficoltà relative ai treni, al materiale rotabile, alla tecnologia, ai passaggi a livello. È lo stesso Governo che ha rimpastato il consiglio di amministrazione, forse pensando che tutto poi si sarebbe accomodato; lo stesso ministro che martedì scorso in aula e l'altro ieri in Commissione viene a dirci che la drammaticità della situazione Ferrovie dello Stato italiano pretende esperti mondiali per la sua valutazione e soluzione.

Da oltre un anno e mezzo in Commissione si parla di un'indagine conoscitiva sul sistema ferroviario italiano, un'indagine che, a detta del vicepresidente Biricotti, sarebbe finita con l'ultima audizione! E le conclusioni dell'indagine dove sono? Si è parlato di piani di risanamento decennali tutti falliti miseramente. Si è parlato di esperti internazionali profumatamente pagati che hanno dato soluzioni a problemi inesistenti, poiché le problematiche erano comunque di tutt'altra natura.

Sappiamo che l'azienda ha oltre 180 società collegate, un ingente patrimonio dismesso, che dovrebbe alienare, ma che non è ancora stato venduto. Il neopresidente del consiglio di amministrazione parla di ridurre gli stipendi per migliorare l'efficienza: forse vuole tornare alle paghe a cottimo. Si è parlato di ladrocini delle

Ferrovie dello Stato e la colpa sarebbe delle forze politiche e sindacali, ma non si sono mai indicati rimedi. Si è detto che i prepensionamenti hanno allontanato la manodopera qualificata, mai rimpiazzata, e questa sarebbe una concausa del venir meno delle manutenzioni, diminuite nella quantità, nella qualità, ma non nel costo. Si è parlato di sicurezza, ma il decreto legislativo n. 626 — che non è applicato neanche qui in Parlamento e basta vedere tutti i fili che pendono sui tetti di questi stabili — non è applicabile sui treni, non è applicabile sulle navi, non è applicabile sui mezzi pubblici: è inammissibile! Si è detto che quattro regioni italiane gestiscono le ferrovie con un costo inferiore del 35 per cento alla media statale. Le cose dette e ridette sono innumerevoli, ma non si sono trovate le soluzioni.

Signor ministro, lei è al governo della politica dei trasporti da due anni; quando per la prima volta lei venne in Commissione ci parlò della posizione geografica della penisola italiana e della posizione strategica che poteva assumere nel campo dei trasporti internazionali. A distanza di due anni non ha ancora presentato a questo Parlamento un quadro generale della politica del trasporto che questo Governo intende adottare.

Recentemente Bruxelles ha contestato all'Italia la mancata attuazione della direttiva CEE 440/91 sulla separazione tra le infrastrutture e i servizi, che garantirebbe maggiore trasparenza e controllo dell'azienda. Questo ministro ne parla in maniera molto sommessamente: forse le direttive CEE non si possono attivare perché non aggrada a rifondazione comunista, che strangola questo Governo?

Spesso i provvedimenti che giungono in discussione nella competente Commissione vengono sommariamente valutati, poi parcheggiati — non si sa bene il perché — finché hanno i requisiti di urgenza per diventare decreto-*omnibus* (non si sa di quale numero parlare) che poi il Parlamento è costretto a convertire (non sempre) e spariscono le somme destinate ai lavoratori, oppure diventano disegni di legge magistralmente modificati dalle

forze sindacali o dalle associazioni di categoria, sempre vicine a queste forze politiche.

Onorevole ministro, in questo modo si esautorava il Parlamento dai suoi compiti; certe scelte si impongono al paese rifiutando il confronto con i rappresentanti istituzionali! Il metodo è sempre lo stesso, e lo abbiamo visto anche ieri in quest'aula con il decreto-legge sulla sperimentazione del metodo Di Bella: decreti presentati per la conversione completamente « blindati »!

Alcuni provvedimenti — quelli sull'immatricolazione degli autoveicoli, sullo sportello unico, sul codice della strada — sono scomparsi dalla circolazione: ci aspettiamo un decreto, che sicuramente comparirà prima sui giornali, su certi giornali, e poi anche in Commissione, come è già successo.

Signor ministro, lei ci ha costretti con il suo comportamento, con le sue non proposte, con le sue non risposte a chiedere le sue dimissioni.

Ci troviamo a dover dare pareri su nomine di persone che nessuno vuole, ma che comunque vengono nominate; persone sicuramente ottime sotto il profilo professionale ed umano, ma senza qualifiche tecniche adeguate alla figura professionale che andranno a ricoprire. Persone che poiché hanno l'*hobby* di volare con l'aliante si mettono a capo di enti aeronautici e si pretende che non succedano incidenti. Signor ministro, la sicurezza della gente è una cosa seria! Lei non può scaricare su altri o cercare di rimandare la patata bollente al ministro dei lavori pubblici, come ha tentato vergognosamente di fare qualche giorno fa in Commissione.

Anche nell'autotrasporto abbiamo dato, solo sulla carta, 1.800 miliardi agli autotrasportatori. Non è veritiero: quei soldi sono per gli interporti, ma non si ha il coraggio di dire agli autotrasportatori che la politica scelta da questo Governo è quella di far chiudere le aziende italiane e il mercato sarà assorbito dagli stranieri, creando ulteriore disoccupazione, perché i costi dell'imposizione fiscale, delle accise sui carburanti non permetteranno alle

nostre aziende di essere competitive. Però diciamo a queste aziende che se vogliono andarsene dal mercato lo possono fare e noi le paghiamo, ma non abbiamo detto loro che l'Unione europea boccherà quella parte della legge e i soldi non ci saranno. Tra l'altro, già da qualche mese in Commissione abbiamo chiesto se la restituzione del *bonus* fiscale, che è stata bocciata dall'Unione europea, graverà sulle casse delle aziende autotrasportatrici e questo ministro non ci ha degnato di una risposta, non ha avuto il coraggio di rispondere.

Abbiamo stanziato i soldi per il trasporto combinato però non sappiamo dove faremo gli interporti!

In Commissione diciamo che faremo gli interporti, stanziamo i soldi, però non abbiamo un piano ferroviario, e credo che queste cose siano completamente collegate.

Occorre il raddoppio dei valichi alpini indispensabili per accorciare i tempi di percorrenza tra l'Italia e il resto d'Europa, indispensabili perché il trasporto delle merci su ferrovia (e quindi il combinato) diventa concorrenziale soltanto sulle lunghe tratte, però non esiste un piano delle ferrovie!

È inammissibile che, pur se si assiste inermi al disastro ferroviario quotidiano, il ministro dichiari ancora di stare a pensare che bisognerebbe valutare di chiamare un supertecnico a livello mondiale per trovare le soluzioni per il sistema ferroviario italiano! E mi chiedo dove intenda andare a cercare il piano generale e la strategia dei trasporti nazionali questo ministro che dopo due anni non ci ha ancora dato delle risposte certe.

Tantissime cose si potrebbero dire sui porti, sugli aeroporti, sull'alta velocità, sul trasporto pubblico locale, ma purtroppo il tempo è tiranno e quindi concludo il mio intervento.

Signor ministro, lei ha avuto tutto il tempo di aggiornare e valutare il sistema del trasporto italiano ma non ha presentato un piano trasporti; sta annaspando alla cieca cercando la soluzione che non

trova. Ammetta il suo fallimento, faccia un atto di onestà nei confronti dei cittadini italiani, si dimetta!

Una cosa vorrei dirla anche alla maggioranza: non decantate « orrori » per onori, non sventolate sbagli fatti nella politica dei trasporti come le vostre mire e i vostri risultati. Risparmiatemi questo (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*)!

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

ALTERO MATTEOLI. Onorevole Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, signor ministro dei trasporti, a mio avviso sarebbe un errore se al termine di questo dibattito ci limitassimo a chiedere le sue dimissioni solo perché ci sono stati troppi incidenti ferroviari. Lei avrebbe buon gioco nel difendersi e avrebbe altrettanto buon gioco il Governo nel difenderla.

Noi chiediamo le sue dimissioni perché è mancata una politica, è mancato il rispetto nei confronti del Parlamento: audizioni saltate, interrogazioni senza risposta! E questo perché lei, signor ministro, ha preferito occupare il suo tempo per piazzare i suoi amici nei consigli di amministrazione anziché predisporre una politica moderna dei trasporti.

È vero, le ferrovie sono al disastro ma la sua politica, signor ministro, non è al disastro. Non lo è perché lei non ha una politica, non ha un programma per i trasporti!

Lei ha iniziato il suo mandato in pompa magna: ogni giorno, sui giornali, grandi dichiarazioni di intenti, tutte le colpe del passato! Ma quando sono arrivati i primi accenni di crisi, lei le ha definite « transitorie » e le difficoltà sono diventate di « crescita ». Il tutto gestito con grande arroganza, senza mai un accenno ai costi che il cittadino e la collettività sono stati costretti ad accollarsi.

L'efficienza, la moralità, i servizi, la razionalizzazione dei costi, tutto è stato da lei condito con parole rassicuranti, a

volte addirittura esaltanti. Se resta al suo posto di ministro dei trasporti, continueremo ad avere un servizio costoso e pericoloso e uno spreco di risorse.

Il nostro è un giudizio totalmente negativo ma non solo per le ferrovie, signor ministro! È mancata una politica generale dei trasporti; è mancata una politica portuale e in assenza di una politica dai centri intermodali del nord Italia si possono raggiungere Rotterdam e Anversa in una sola notte ed imbarcare le merci il giorno dopo con costi di movimentazione portuale e di trasporto ferroviario complessivi più economici che in Italia.

All'inizio del suo mandato — erano i primi giorni — lei ha dichiarato in Commissione trasporti quanto segue, lo cito testualmente: «Di fronte agli sviluppi dei paesi del terzo mondo e di fronte ai grandi passi avanti dei paesi europei nel settore trasporti, l'Italia non ha sentito lo *start*». Cosa ha fatto lei per azionare lo *start*, signor ministro? In verità, lei si è avvitato su se stesso, dimostrando di non avere idee e di non avere un programma. Eppure una via c'era: sarebbe stato necessario selezionare, sulla base del loro valore strategico, alcuni porti nazionali. Ovviamente ciò avrebbe dovuto essere fatto per pochi porti. Inoltre, non si sarebbe dovuto consentire che i nostri interporti fossero sottoutilizzati principalmente a causa della inefficienza delle ferrovie. La crescita delle attività collegate agli interporti avrebbe portato a raggiungere quattro obiettivi indispensabili: la riduzione del traffico stradale, la riduzione dei costi per l'industria, la riduzione dell'impatto ambientale e la razionalizzazione del traffico ferroviario combinato.

Paghiamo dunque lo scotto dei ritardi registrati nella reale privatizzazione delle strutture portuali, che sostanzialmente sono ancora gestite dal pubblico, dagli enti locali o dalle Ferrovie dello Stato. Anche l'istituzione delle autorità portuali non ha portato ordine nell'attività portuale medesima, perché non ha garantito la privatizzazione e quindi la giusta concorrenza tra gli operatori.

Anche nel settore degli aeroporti, signor ministro, lei non ha avuto una politica e pure in questo caso il suo intervento è stato spesso contraddittorio. Lei ha fatto finta di non capire che le differenze tra il settore passeggeri e quello merci non sono solo socioeconomiche, ma anche strutturali. Per il trasporto passeggeri l'adeguamento a *standard* internazionali non passa attraverso l'incremento numerico degli impianti, bensì attraverso il recupero di efficienza e di qualità negli scali già in esercizio. Lei non è stato capace di predisporre una politica che evitasse la microconflittualità dovuta alla presenza di una miriade di categorie che ruotano intorno al volo.

Per l'autotrasporto, ogni volta che è stato presentato un provvedimento di Governo o comunque della maggioranza, lo stesso è stato accompagnato sempre dalla medesima frase. Infatti, in questi ultimi due anni siamo dovuti intervenire come Camera, e quindi come Parlamento, perlomeno su tre o quattro provvedimenti del settore, e la frase era sempre la stessa: per porre un primo, immediato rimedio alla grave situazione di precarietà in atto.

È mancata una decisione finalizzata all'approvazione di interventi strutturali e non limitata a meri provvedimenti tampone. È mancata una politica che avesse contezza del fatto che l'Europa sta diventando un paese senza confini, mentre, per essere concorrenti, occorre un sistema integrato dei trasporti.

Le attività industriali ed il loro sviluppo dipendono dal miglioramento dei trasporti e della relativa logistica. L'attuale Governo ha favorito le clientele, invece di investire, per costruire infrastrutture inutili che gli venivano richieste dal potere locale, mentre avrebbe dovuto realizzare opere di base e far funzionare quelle esistenti.

Infine, ogni politica è stata mirata ad obbligare l'autotrasportatore ad aderire ad una cooperativa o ad un consorzio.

Sulle ferrovie in questi ultimi venticinque anni si è abbattuto un ciclone che ha devastato tutto: i treni in passivo sono la quasi totalità. Mentre si istituivano treni

veloci a lunga percorrenza, sono rimaste in piedi linee arcaiche: l'80 per cento dei treni copre basse percorrenze ed è semi-vuoto. Lei non ha invertito la tendenza, anzi, il passivo delle ferrovie ammonta a 200 mila miliardi, nonostante ci sia stata negli ultimi anni l'espulsione di oltre 100 mila dipendenti. Certo, lei non è responsabile di questo passivo; lei però è responsabile del fatto di non aver predisposto una politica e di non aver presentato al Parlamento e al paese una politica che potesse in qualche modo invertire la tendenza.

Il contenzioso con il fisco, che ammonta ad oltre 12 mila miliardi per gli anni 1989-1991, è un altro problema che non la vede certo responsabile, ma anche in questo caso sarebbe stato necessario presentarsi al Parlamento per spiegare come lo si sarebbe voluto affrontare. Lei ha preferito, lo ripeto, i consigli di amministrazione, invece di venire in Parlamento a presentare una politica.

E ora venite ad enfatizzare (non solo lei ma il Governo in generale) che, scindendo in due società le ferrovie, in qualche modo si risolve il problema. Non avete inventato niente in questa circostanza, avete fatto soltanto un atto dovuto, perché è l'Europa che vi impone tutto questo, e lo enfatizzate mentre non avete nessun merito.

Ho parlato nei corridoi con vari colleghi parlamentari e tutti dicono che lei meriterebbe di « essere dimesso ». Non so come la coscienza farà votare i colleghi, ma, se la Camera respingerà la mozione di sfiducia, significherà che l'Ulivo è un lavacro che monda tutti i peccati. Lei, signor ministro, si vedrà mondati tutti i suoi peccati grazie ad un voto, grazie ad un'appartenenza politica, mentre di fronte al paese la sua coscienza non sarà in linea con quanto accaduto. Gli incidenti che si susseguono sono una conseguenza di una mancanza di politica che dura da tempo e che lei non è stato capace di individuare e di rappresentare al paese. È per questo che chiediamo ai colleghi parlamentari di

votare la mozione di sfiducia nei suoi confronti (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

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

(Interventi del Governo).

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

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Signor Presidente, colleghi, l'ampio intervento svolto qui la settimana scorsa mi consente di intervenire per pochi minuti. Sulla base del dibattito, che si è svolto con un certo equilibrio, si può affrontare il tema dei trasporti nel nostro paese (tema quanto mai difficile) esprimendo un giudizio sui problemi di arretratezza ma anche sulle potenzialità e sugli sviluppi avuti negli ultimi anni. La situazione difficile deriva da una carenza infrastrutturale, da uno squilibrio modale molto accentuato e da gestioni dei servizi chiuse, monopolistiche, poco efficienti e molto costose; tuttavia occorre osservare che negli ultimi quattro anni il nostro paese, come ha fatto anche in altri settori della sua vita economica, ha saputo reagire ad uno stato di arretratezza e di difficoltà.

Voglio ricordare che la legge che segna il cambiamento è quella approvata da questo Parlamento nel gennaio 1994 e che ha dato il primo segnale di vitalità ad un settore potenzialmente fortissimo per il paese, ma per molti anni pressoché abbandonato: mi riferisco a quello portuale. È proprio lì che cominciò il recupero: i porti hanno recuperato anche rispetto al mare del Nord, i cantieri hanno cominciato a crescere e da poche settimane la flotta dispone di uno strumento importante che attendeva da undici anni. Molti colleghi hanno osservato che manca una riforma di settore, ma il registro internazionale altro non è che una grande

riforma di settore che l'Italia ha approvato, buona ultima dopo undici anni, da quando cioè la Norvegia lo introdusse.

Poi si è messo in moto qualcosa anche nel settore del trasporto aereo: un'azienda che nell'arco di un anno passa da 1.200 miliardi di perdite a 400 miliardi di attivo sta a significare una grande riforma di settore di cui essa trae i frutti (*Commenti del deputato Luciano Dussin*). Come definire tutto questo? Se un'azienda è in perdita per dieci anni consecutivi, accumulando migliaia di miliardi di debiti (per cui avrebbe dovuto portare i libri in tribunale), e poi non solo diventa competitiva e guadagna ma provoca addirittura concorrenza fra le compagnie che vogliono stringere alleanze con essa, significa che il trasporto aereo è investito da una riforma complessiva che lo sta rilanciando.

Credo che un dibattito politico non strumentale dovrebbe misurare i limiti e nello stesso tempo i progressi di un settore. Non giova neppure all'opposizione rappresentare questo comparto come tutto in difficoltà. Così come non vi ha giovato in questi due anni rappresentare un paese in ginocchio che poi, invece, ha raccolto grandi risultati, che gli vengono riconosciuti in tutta Europa ed in tutto il mondo.

In questi due anni sono andati avanti investimenti fondamentali per gli aeroporti. Pensate che in questo momento sono in corso o sono finanziati interventi per raddoppiare o ricostruire integralmente ben otto aeroporti italiani! Si tratta degli scali di Fiumicino e della Malpensa e degli aeroporti di Venezia, Catania, Cagliari, Bari, Alghero e Napoli (quest'ultimo lavoro verrà realizzato con risorse private). Se un paese realizza contemporaneamente o comunque finanzia — quindi, realizzerà tra breve — la ricostruzione, il raddoppio ed il rifacimento di otto strutture aeroportuali (cinque dislocate nel centro-nord e tre nel sud) non si può non vedere un impulso significativo di questo settore.

Come diceva l'onorevole Merlo, questo settore registra una crescita che è doppia

rispetto a quella dell'Unione europea: è del 12 per cento, contro il 6 per cento! Il che vuol dire che eravamo un paese arretrato da questo punto di vista e che oggi siamo un paese che sta recuperando, a grandi passi, un ritardo storico. Una cosa, questa, che risulterà anche più chiara quando si aprirà la Malpensa che — lo voglio dire qui, rispondendo all'onorevole Baccini — non vediamo come un'operazione di svuotamento di Fiumicino, ma come un'integrazione di un sistema che, in un paese lungo come l'Italia, può benissimo reggere con due importantissimi aeroporti intercontinentali, i quali vanno visti in una logica coordinata e non contrapposti tra loro.

È vero: vi è una debolezza più forte nel trasporto terrestre. Ma anche in questo settore sono stati fatti passi in avanti molto significativi. Ad esempio, il settore dell'autotrasporto ha conosciuto diverse leggi che non sono state notificate, che non sono state approvate quindi dall'Unione europea, per cui sono state avviate le procedure non di infrazione ma di condanna. Nell'ultimo anno, invece, precisamente nel mese di dicembre, questo Parlamento ha approvato una legge che cambierà radicalmente l'approccio al settore, che chiuderà la fase dei finanziamenti « a pioggia » — che si limiteranno ad accompagnare il processo di trasformazione — e che aprirà invece una fase di una riforma complessiva di un settore troppo debole e troppo « sfrangiato », caratterizzato dalla presenza di troppe aziende peraltro troppo piccole. È un settore che ha bisogno di un profondo cambiamento, che si potrà realizzare con una legge che — come hanno potuto apprezzare i parlamentari che si sono recati a Bruxelles — è fortemente apprezzata dalla Commissione europea, che regola questo settore (lo ripeto: è fortemente apprezzata!). La Commissione europea ha detto, non solo a noi ma anche ad una delegazione parlamentare, che questa è la prima legge che affronta in modo radicale e giusto la riforma dell'autotrasporto italiano.

Ora si apre la fase conclusiva del confronto europeo, che si concluderà nel giro di pochi mesi e che consentirà di avviare un cambiamento profondo in questo settore.

Ricordo che questo Parlamento ha approvato anche un'importante legge sul trasferimento alle regioni dei poteri per il trasporto pubblico locale. Un partito che si richiama molto al federalismo credo dovrebbe apprezzare il fatto che questo forse è il più importante trasferimento che si sia mai realizzato in questi ultimi anni vero le regioni e gli enti locali. Si tratta di un settore decisivo per la vita dei cittadini che viene completamente affidato ad altri livelli istituzionali quali le regioni, le province ed i comuni, e questi livelli istituzionali stabiliranno i contatti di servizio con l'azienda Ferrovie dello Stato.

So bene che la questione più difficile è quella che riguarda le ferrovie. Non voglio trincerarmi dietro ai tagli del passato; ma una consapevolezza comune sulla difficoltà esistente credo sia giusto chiederla. Quando in cinquant'anni si costruisce una sola tratta ferroviaria nuova (quella tra Firenze e Roma) e si fa gestire una domanda crescente di traffico ad una rete che non sia ammodernata, è evidente che si sarebbe andati verso un processo di collasso e di congestione. Non è un processo sommario, ma è una richiesta — mi pare giusta — di condivisione di una valutazione di un ritardo storico che ha portato ad uno squilibrio modale molto evidente, e della necessità quindi di dedicare molta attenzione politica, molte risorse, molte energie, molti finanziamenti ad un recupero di una situazione infrastrutturale molto difficile.

Naturalmente so bene che per tutto questo contano le cose fisiche e gli uomini. È per questo che per recuperare il ritardo sono necessari investimenti, infrastrutture (per esempio, un minor numero di passaggi a livello) ma anche un rapporto positivo tra maestranze e *management*. I colleghi sanno quanto ci siamo adoperati perché questo potesse avvenire. Credo che la risposta positiva all'appello che ho lanciato di sospendere gli scioperi, di evitare un avvita-

mento e di avviare invece un confronto più ravvicinato (che comincerà l'8 aprile) rappresenti un primo passo positivo in un processo di recupero del rapporto tra dirigenti e lavoratori.

Vogliamo ferrovie il cui obiettivo sia l'aumento della produzione e non la diminuzione degli addetti. L'obiettivo delle ferrovie italiane deve essere quello di conquistare uno spazio; con l'aumento della produzione, con lo sviluppo delle merci. Questo è il nostro obiettivo. Per raggiungerlo occorre un'azienda efficiente, competitiva, che stia su un mercato aperto. Occorre un'azienda che raccolga la sfida che hanno raccolto i porti, i cantieri, la flotta, l'Alitalia, gli aeroporti. La competitività, l'efficienza, i conti in ordine non sono quindi un fine, ma uno strumento per raggiungere l'obiettivo dell'aumento della produzione, della competitività, dello sviluppo.

Abbiamo recepito la direttiva comunitaria n. 440. Abbiamo impiegato due anni a farlo dopo che cinque anni erano già passati invano. Lo abbiamo fatto perché pensiamo che sia giusto e non perché ritenevamo di dover rabberciare un provvedimento. È stato un provvedimento a lungo meditato di cui si occuperà il Parlamento nel corso delle prossime settimane e che segna un punto di svolta.

Ho già detto che pensiamo di dover dedicare questa parte centrale della legislatura al piano generale dei trasporti, al quale abbiamo cominciato a lavorare. Ho anche già detto che pensiamo che nel mese di giugno di quest'anno si debba tenere la conferenza dei trasporti e che ciò debba avvenire in una fase di avvio di questo lavoro, in un momento ancora molto « aperto », per presentare non un disegno chiuso, ma idee sulle quali si possa sviluppare un confronto, appunto, aperto. Farò solo un esempio di quello che abbiamo in mente. Pochi giorni fa, a Mantova, abbiamo concluso un lavoro istruttorio durato un anno che approderà presto in Consiglio dei ministri e che consentirà di rendere navigabile il Po a navi di quinta classe. Si tratta di un'idea forte per il paese, di un progetto com-

plessivo. Quando si parla di progetti che riguardino prima l'acqua, poi il ferro e poi la gomma si intende questo. Pensate che per raggiungere questo obiettivo occorrono poco più di 300 miliardi di investimento: un'inezia. La Germania ha 7 mila chilometri di canali e fiumi navigabili, noi ne abbiamo 500-700 chilometri, ma sono collocati nella parte più strategica del paese; un'area in cui si movimentava il 70 per cento delle merci. Con un investimento piccolissimo sarà possibile far risalire le navi direttamente dall'Adriatico fino verso Mantova; navi di discrete dimensioni, lunghe 100 metri, larghe 11, che portano 3 mila tonnellate di merce. Tutto questo con un'inezia, con un investimento modestissimo, come quelli che hanno interessato centinaia di appalti ferroviari che non hanno prodotto alcun risultato. Questo è il lavoro che abbiamo avviato.

Considero infine veramente incredibile che si imputi a noi una disattenzione nei rapporti con l'Unione europea. Quando abbiamo cominciato il nostro lavoro tutti i settori del trasporto erano in procedura di infrazione: tutti. Abbiamo concluso un accordo per il trasporto aereo con l'Alitalia ed abbiamo ricapitalizzato dopo il consenso dell'Unione europea; abbiamo concluso un accordo per Finmare ed abbiamo iniziato la procedura di cessione di Italiana e Lloyd dopo un accordo con l'Unione europea; abbiamo presentato un decreto del Presidente della Repubblica di attuazione della direttiva comunitaria n. 440 dopo sette anni, impedendo una procedura di infrazione; abbiamo già presentato, onorevole Becchetti, il disegno di legge che riscrive l'articolo 17 dopo aver raggiunto un accordo firmato con Van Miert, fatto di cui i giornali hanno ampiamente parlato (mi sorprende, onorevole, questa sua disattenzione); abbiamo stipulato un accordo sul lavoro portuale con il commissario europeo per la concorrenza. Infine, come i colleghi sanno, stiamo discutendo la parte conclusiva della riforma dell'autotrasporto, in accordo con l'Unione europea.

A due anni di distanza dall'avvio di questo lavoro, da qui all'estate, per cinque comparti fondamentali che erano in infrazione (trasporto aereo, trasporto marittimo, porti, ferrovie ed autotrasporto) potrà dirsi concluso il lavoro di integrazione con l'Unione europea. Non mi pare questo, francamente, il campo su cui aprire una polemica, anche istituzionale; su questo versante, infatti, è bene presentare un paese ed un Parlamento compatti nei confronti dell'interlocutore internazionale.

Volevo infine rivolgere un'apprezzamento per il lavoro che la maggioranza ha realizzato in questi anni. La maggioranza è composta da partiti che su questo terreno hanno preso le mosse da posizioni molto distanti: basti ricordare cosa pensavano i verdi in merito al quadruplicamento delle linee ferroviarie ed all'alta velocità, così come rifondazione; basta pensare ancora alla societizzazione delle FS.

Abbiamo fatto un buon lavoro e voglio ringraziare i colleghi che sono intervenuti in quest'aula a nome dei gruppi di maggioranza. Credo che le loro parole siano anche il frutto di un lavoro fatto insieme e che su molte questioni ci sia già stata una grande convergenza. Credo anche che continuerà una ricerca comune per fare di questo settore, che era un punto di debolezza, un elemento di forza di questo paese (*Applausi dei deputati dei gruppi dei democratici di sinistra-l'Ulivo, di rifondazione comunista-progressisti, dei popolari e democratici-l'Ulivo e di rinnovamento italiano*).

ENZO TRANTINO. L'opposizione ringrazia per il cavalleresco riconoscimento! Questi sono i nuovi ministri!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Presidente del Consiglio dei ministri.

ROMANO PRODI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Signor Presidente, onorevoli deputati, oggi al centro della discussione stanno due diversi profili. Da un lato gli incidenti che si sono verificati in

questi ultimi mesi hanno fatto venire alla luce ritardi e deficienze del nostro sistema dei trasporti su ferro e dell'azienda Ferrovie dello Stato. Di questi incidenti e, in particolare, di quelli che hanno causato perdite di vite umane o hanno provocato danni alle persone, il Governo si duole profondamente.

Da un altro lato non sono mancate riflessioni sulle inadeguatezze e le carenze strutturali del nostro sistema dei trasporti. Sappiamo tutti che la competitività di alcune aree del paese, ed in particolare di quelle meridionali, dipende dal sistema dei porti e delle infrastrutture di trasporto delle merci sul territorio. Per questo, come ha detto il ministro Burlando, abbiamo messo il massimo impegno ad accelerare i processi di modernizzazione già in atto, a stimolare una ristrutturazione del sistema ed a favorire la ristrutturazione di comparti specifici.

Abbiamo inoltre adottato varie iniziative per accelerare l'ammmodernamento delle stesse Ferrovie dello Stato e per riorganizzare l'intera logica del trasporto su ferro, ponendo le premesse necessarie per dare finalmente attuazione alla direttiva europea, cioè la n. 440 del 1991.

Non possiamo dire che gli obiettivi che ci siamo proposti siano stati già tutti raggiunti. È giusto però sottolineare anche le cose fatte e gli aspetti di innovazione già realizzati, che sono molti. È questa l'occasione per un bilancio, anche se necessariamente rapido.

Non si tratta, infatti, di difendere un ministro che sta profondendo energie e sforzi importanti e positivi nell'esercizio delle sue competenze istituzionali. Si tratta di fare il punto sui principali problemi del settore e sulle soluzioni intraprese.

In primo luogo, il settore portuale e quello del trasporto marittimo, come è noto, vanno molto bene; ripeto, molto bene. Il merito è certamente dell'espansione dei traffici, ma è giusto dire che alla crescita dei nostri porti ha concorso in modo incisivo e determinante la politica dell'esecutivo e di questo Governo.

Gioia Tauro, Genova e Trieste stanno vivendo un periodo di grande espansione, ma si stanno aprendo le basi anche per una consistente crescita di altri porti, come Napoli, Taranto, Cagliari e Brindisi; la rete dei porti mediterranei, cioè, si sta finalmente costruendo.

VALENTINO MANZONI. Proprio Brindisi eccelle, Presidente!

ROMANO PRODI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Ho detto che si stanno ponendo le basi e questo è l'importante. Se non si semina, non si raccoglie (*Applausi dei deputati dei gruppi dei democratici di sinistra-l'Ulivo, dei popolari e democratici-l'Ulivo e di rifondazione comunista-progressisti*)!

VALENTINO MANZONI. Siamo in piena Babele!

ROMANO PRODI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Sul terreno dei piccoli porti abbiamo semplificato le procedure per la loro realizzazione ed utilizzazione e ci poniamo l'obiettivo di concorrere all'abbattimento dei canoni. Così facendo vogliamo sostenere anche le attività turistiche e tutte quelle che ruotano attorno ai piccoli porti.

Sul trasporto aereo e sull'intervento fatto rispetto al sistema aeroportuale ha già fatto accenni il ministro Burlando. Considero importante il risanamento in atto dell'Alitalia. Dopo gli investimenti fatti per il suo risanamento, le tensioni, i problemi e gli aggiustamenti con Bruxelles, possiamo dire con soddisfazione che l'Alitalia ha fatto registrare nel 1997 un utile di 400 miliardi.

GIULIO CONTI. Sempre che non « sbattano » anche gli aerei!

ROMANO PRODI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Bravo, bella frase!

MICHELE GIARDIELLO. Sei dispiaciuto.

ROMANO PRODI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Con riguardo alle strutture aeroportuali voglio ricordare innanzitutto gli interventi per consentire la partecipazione del capitale privato agli aeroporti e la liberalizzazione dei servizi aeroportuali. Inoltre le infrastrutture sono state ammodernate: vorrei ricordare la rivoluzione che sta avvenendo a Fiumicino e la grande decisione dell'investimento della Malpensa. L'attenzione del Governo è però rivolta anche agli aeroporti minori, soprattutto meridionali, e cioè Catania, Bari, Cagliari, Palermo, Napoli, Alghero, Lametia Terme e Crotona. Di particolare interesse è il caso di Napoli, nel quale l'ammodernamento vede impegnati anche capitali privati britannici grazie all'intervento della British airport authority (*Commenti del deputato Chiappori*).

Il dato più confortante è che il tasso di crescita del trasporto aereo in Italia è stato pari al 12 per cento annuo, a fronte di un tasso medio europeo del 6 per cento.

Per quanto riguarda il trasporto terrestre ricordo il riordino del trasporto pubblico locale. Questa nuova disciplina favorisce l'integrazione fra diversi sistemi di trasporto, facendo emergere la dimensione del bacino di traffico del soggetto territoriale responsabile. Sono stati finanziati 50 interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa. In sostanza lo Stato ha stanziato nel settore dei trasporti locali risorse per 19.300 miliardi, più 1.800 previsti per la nuova organizzazione del trasporto pubblico locale. Con il collegato alla finanziaria sono stati stanziati 2.000 miliardi per gli autotrasportatori. Questi interventi sono mirati ad aiutare gli autotrasportatori che intendono ristrutturarsi, ingrandire le aziende ed operare in modo coordinato. Gli interventi previsti non sono ancora definitivi. Vi sono però segnali importanti per indicare la direttrice di marcia ed i cambiamenti e l'innovazione.

Veniamo ora al tema più difficile e complesso, cioè le Ferrovie dello Stato. Esse hanno bisogno di accelerare lo sviluppo della loro capacità di trasporto in

un contesto di sicurezza e di funzionalità. A tal fine bisogna rilanciare in fretta l'azienda in termini di efficienza, contenere i costi, aprirsi ai processi di liberalizzazione in corso ed instaurare — questa è la cosa più importante — all'interno dell'azienda un sistema di relazioni industriali moderno ed adeguato ad una struttura che non può più operare in regime di monopolio, ma deve attrezzarsi a reggere la concorrenza. È necessario inoltre che l'azienda si concentri sulle attività più strettamente legate al trasporto ferroviario, finalmente un *focus* su queste, e ritrovare l'immagine e la sostanza di un operatore capace di assicurare il trasporto in condizioni di sicurezza.

Le Ferrovie dello Stato hanno predisposto un piano, oggi in via di revisione, che è stato valutato positivamente dal Governo; un piano che comporta in un quinquennio investimenti in infrastrutture per 33.000 miliardi e in materiale rotabile per 6.300 miliardi. Inoltre il quadruplicamento veloce vede un investimento di 30.000 miliardi a partire dal 1998 fino al completamento della Torino-Milano-Napoli. Ho già ricordato che il Governo ha approvato il regolamento di attuazione della direttiva comunitaria. In questo contesto particolare importanza assumono il *management* delle Ferrovie dello Stato ed i rapporti di lavoro all'interno dell'azienda. In questi anni sono state avviate iniziative per una cessione di attività non strategiche (e questo era molto importante): revisione degli appalti, riduzione dei costi, creazione di sistemi di controllo interno modernamente organizzati.

Per quanto riguarda i rapporti di lavoro e le rilevazioni industriali segnalo che il nuovo contratto di lavoro contiene elementi di novità, sia per quanto riguarda l'organizzazione del lavoro che l'abbattimento dei costi per unità di traffico, sia infine per quanto riguarda la partecipazione dei lavoratori alle scelte dell'azienda.

Parliamo infine di sicurezza. La sicurezza è un fattore essenziale ed è sicuramente vero che, una volta messo in dubbio nell'immaginario collettivo e nella

sensibilità della gente questo fattore, il servizio pubblico ne esce profondamente danneggiato. Occorre dunque fare ogni sforzo per riconquistare la fiducia messa a repentaglio, così come occorre fare in concreto tutto quello che è necessario perché la serie degli incidenti, grandi e piccoli, possa avere finalmente termine.

Considero però assolutamente fuori luogo il tentativo fatto in questi giorni, e ripreso anche nelle mozioni di sfiducia oggi in discussione, di addossare al ministro in carica la responsabilità degli incidenti di questi mesi. Tali incidenti, ove dovuti a fatti strutturali o a deficienze di materiali, trovano la loro causa in quanto è accaduto nel corso degli anni. Peraltro le statistiche ci dicono che il grado di sicurezza delle nostre ferrovie non è oggi diverso da quello delle altre ferrovie europee.

In ogni caso, per la parte in cui questi incidenti sono addebitati alla situazione di crisi che ha caratterizzato in questi anni le Ferrovie dello Stato, non è certo giusto che essi siano imputati a chi oggi sta con ogni sforzo cercando di porre rimedio ad una crisi che non ha in alcun modo né voluto né determinato, ma di cui è vittima.

Consentitemi piuttosto un'ultima notazione su questo tema. Condivido l'analisi che recentemente ha fatto Burlando circa la necessità di ricercare le cause sistemiche che, al di là degli stessi errori umani, stanno alla base degli incidenti. Proprio in questa linea, peraltro, si muove il piano per la sicurezza che il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato ha appena approvato. Il Governo attende quindi con vigile fiducia che tali iniziative diano i loro frutti.

Onorevoli deputati, vi ho esposto con franchezza e senza infingimenti le valutazioni del Governo in ordine agli argomenti che sono discussi. Non vi nascondo che, malgrado i dati che ho fornito, il Governo vuole fare di più. Noi vogliamo andare più in fretta...

GIULIO CONTI. No, più piano!

ILARIO FLORESTA. Così deragliamo!

ROMANO PRODI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Sentiamo l'ansia di recuperare anche su questo terreno il troppo tempo perduto.

Siamo convinti che il sistema dei trasporti sia per un paese tanto importante quanto lo è il sistema circolatorio per il corpo umano. Quindi non ci rassegniamo a vedere canali ostruiti, strozzature, ritardi e disfunzioni (*Commenti dei deputati dei gruppi di forza Italia e di alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Prego, onorevole Presidente del Consiglio.

ROMANO PRODI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Vogliamo fare di più e lo faremo, con il consenso della maggioranza parlamentare, del Parlamento, della autonomie locali, degli operatori pubblici e privati, delle organizzazioni sindacali e degli stessi utenti.

Questo nostro intendimento è totalmente condiviso dal ministro Burlando, un ministro che in questi mesi, operando in uno dei settori più difficili, ha dato prova di grande impegno e di grande costanza e, come ha illustrato molto bene, ha iniziato profonde innovazioni del sistema italiano dei trasporti, che stanno già portando frutti positivi.

A nome del Governo vi chiedo, dunque, di respingere le mozioni di sfiducia presentate e di rinnovare la vostra e la nostra piena fiducia al ministro dei trasporti e della navigazione, onorevole Claudio Burlando (*Applausi dei deputati dei gruppi dei democratici di sinistra-l'Ulivo, dei popolari e democratici-l'Ulivo e di rinnovamento italiano*).

(Dichiarazioni di voto)

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

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

RINO PISCITELLO. Presidente del Consiglio, i deputati della rete rinunciano

ad esprimere la loro opinione sulle mozioni di sfiducia (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia e di alleanza nazionale*).

DOMENICO GRAMAZIO. Perché prendono il treno pure loro!

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

DIEGO MASI. La nostra componente del gruppo misto per l'UDR-patto Segni/liberali ha presentato la mozione individuale di sfiducia al ministro Burlando insieme all'altro gruppo per l'UDR alla Camera. Noi dunque voteremo la sfiducia.

Non vuole essere una sfiducia complessiva al Governo o al Presidente Prodi: è una sfiducia politica a lei, ministro Burlando, non certo come persona, che per la sua storia politica è tutta da rispettare, ma come responsabile politico del disastro e dello sfascio — sono parole sue — della politica dei trasporti in Italia.

Le sue dimissioni spontanee sarebbero state il segnale che il Governo, o almeno la parte politica che lei rappresenta, recepiva la necessità di dare una svolta alla politica dei trasporti, una svolta vera, non dico europea, ma almeno moderna. L'Italia, le ricordo, ha pagato negli ultimi dodici anni, solo per le ferrovie, 250 mila miliardi, i due terzi di quanto tutti i cittadini hanno pagato dal 1992 ad oggi per entrare in Europa.

Ma qualcosa di più si aggiunge alle ragioni generali: un atteggiamento di furberia dell'ultimo momento, che la dice lunga sulla sua volontà di questi anni. Lei non ha mai voluto aderire alla direttiva europea che invitava gli Stati membri a dividere la rete dai servizi e ad introdurre nel monopolio ferroviario il principio della concorrenza. Anzi, ad essere precisi, il Presidente del Consiglio aveva timidamente emanato una direttiva che impegnava il Ministero dei trasporti a recepire la direttiva europea. Lei cedette, invece, alla struttura aziendale ed ai sindacati aziendali, mettendo la direttiva Prodi in

un cassetto. Oggi, in vista del dibattito sulla mozione di sfiducia individuale lei ha accettato di recepire la direttiva in fretta e furia. Questo comportamento suona come assolutamente tardivo e quindi doppiamente colpevole.

Per questo e per le ragioni che abbiamo motivato voteremo la sfiducia individuale (*Applausi dei deputati del gruppo misto per l'UDR-patto Segni/liberali*).

FRANCO RAFFALDINI. Sei furbo Masi, sei furbo!

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

LUCIANO CAVERI. Signor Presidente, colleghi, signori del Governo, parlo a nome della componente delle minoranze linguistiche del gruppo misto.

Essere gravemente allarmati dallo stato di crisi delle ferrovie che si è evidenziato anche con una ripetuta e preoccupante serie di incidenti significa naturalmente determinare quali siano le responsabilità politiche. Ma scaricare queste responsabilità *tout court* sul ministro Burlando, che di recente ha inciso profondamente sui vertici delle ferrovie, è ingiusto: non si possono rimproverare a chi è ultimo arrivato al dicastero le colpe di chi ha invece accumulato mezzo secolo di errori. L'errore principale è stato quello di non avere mai investito nella reale modernizzazione della rete.

NICOLÒ ANTONIO CUSCUNÀ. Siete sempre stati al Governo, voi! Infatti siete autorizzati a dire queste cose!

LUCIANO CAVERI. Anche autorevoli esponenti della vostra parte politica hanno avuto la responsabilità del Ministero dei trasporti! Quindi siete fortunati!

Dicevo che in questo modo la rotaia è rimasta come la cenerentola del trasporto e le ferrovie sono state concepite come un'azienda pubblica para-assistenziale, anche all'insegna di un crescente consociativismo.

Tuttavia noi chiediamo maggiore impegno al ministro. Penso ad esempio al ritardo dell'alta velocità sull'asse ovest-est o ad alcune questioni specifiche che interessano la nostra componente (e non solo). Mi riferisco al lavoro dei colleghi sudtirolesi per il nuovo traforo ferroviario del Brennero e per il potenziamento di questa linea, legato — su loro proposta — ad investimenti derivanti dagli utili dell'autostrada del Brennero attraverso la nuova concessione e con il principio della intermodalità. Ricordo anche la preoccupazione del collega Detomas sulla ferrovia della Valsugana, che collega l'area del nord-est con la grande direttrice del Brennero: sono necessari investimenti per modernizzare la linea, che potrebbe diventare un asse importante per una zona che soffre della carenza di infrastrutture, soprattutto nel settore dei trasporti. Vorrei poi richiamare l'ulteriore modernizzazione della linea Chivasso-Aosta, insieme con la sua smilitarizzazione. In una prospettiva di lungo periodo è ancora utile capire cosa pensi veramente il ministero di opere futuribili come il traforo ferroviario Aosta-Martigny o l'appena abbozzata idea del traforo ferroviario fra Valle d'Aosta e Savoia, sempre nella logica dell'intermodalità. In generale, poi, bisogna capire il ruolo dello Stato sotto il profilo degli investimenti infrastrutturali per le ferrovie locali, che passeranno tra breve alle regioni: senza processi di modernizzazione la possibilità vera di alternativa al monopolio delle ferrovie rischia di risultare per le regioni un baratro di deficit da ripianare ogni anno.

Questi brevi cenni non hanno assolutamente la presunzione di condensare elementi e temi così complessi da non potersi comprimere in una dichiarazione di voto.

Dicendo di no alla sfiducia chiediamo però un maggiore indirizzo del Parlamento e del Governo sulle ferrovie, le quali spesso giocano sul tavolo della società per azioni privata quando è loro utile, per poi invece attaccarsi alla vecchia logica del monopolio pubblico in altre circostanze.

Per le ragioni che ho esposto noi respingeremo le mozioni di sfiducia nei confronti del ministro Burlando (*Applausi dei deputati del gruppo misto-minoranze linguistiche*).

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

GIOVANNI CREMA. Signor Presidente, colleghi, diciamo la verità: all'atto del suo insediamento questo Governo ha trovato due grandi nodi da sciogliere, due grandi problemi in materia di trasporti. Il primo: l'80 per cento del trasporto si svolge su gomma, un dato negativo che non ha eguali in Europa; il 67 per cento dei traffici nel nostro paese si svolge in sei regioni, prevalentemente del nord. Il secondo: tutto ciò che si sposta in Italia utilizza modalità di trasporto indipendenti tra loro, a compartimenti stagni, privi di intermodalità. Questi due problemi, ormai storici, hanno pesato — senza responsabilità per il ministro — sull'operatività del Governo. Non tanto il CAF, onorevole Burlando: semmai il CAF ha rovinato proprio noi.

Nonostante queste due pesanti palle al piede, verifichiamo due novità positive. Il CIPE ha dato il via alla revisione del piano generale dei trasporti che dovrà diventare il grande regista che permetta in breve tempo di sciogliere i due nodi che ricordavo prima; in secondo luogo, registriamo gli incrementi più alti d'Europa nel campo dei trasporti di acqua e aerei. Tutto questo non è imputabile solo ad un trend naturale, perché sono di gran lunga i più alti d'Europa; a nostro parere questo è avvenuto anche perché si è iniziato a raccogliere i primi risultati della politica di Governo.

Il problema vero è quello delle ferrovie, che da sempre hanno rappresentato uno Stato nello Stato, un'organizzazione autonoma e pertanto non è più rinviabile la sfida di trasformare una struttura quasi militare in una moderna società di gestione del trasporto su ferro. La direttiva Prodi attuata nell'ultimo Consiglio dei

ministri con il recepimento della direttiva comunitaria 440/91, che prevede la separazione dapprima solo contabile e poi anche societaria tra la gestione dei binari e l'esercizio ferroviario, va in questo senso. Auspichiamo ora che il Governo e la maggioranza trovino il coraggio e la lungimiranza di arrivare ad una socializzazione più avanzata, che vada oltre questa separazione; questo deve avvenire organizzando l'esercizio ferroviario in due società, una per la gestione del traffico passeggeri e una che gestisca il traffico merci.

Infine, decisivo per il successo della riforma del trasporto ferroviario è il reale e veloce passaggio di poteri e funzioni per la gestione del traffico di interesse locale alle regioni e al sistema degli enti locali.

Non ci pare che l'odierna iniziativa delle opposizioni serva a tutto ciò, anzi, se c'è l'opportunità di modificare alcuni atteggiamenti, la mozione di sfiducia individuale nei confronti del ministro sortirà effetti opposti.

Signor Presidente, i deputati socialisti dimostreranno al ministro Burlando ed al Governo la loro lealtà, respingendo le mozioni di sfiducia delle opposizioni; daremo anche in questa occasione molto di più di quanto riceviamo dal Governo e dalla maggioranza in rispetto e considerazione politica ed anche in lealtà. Ne prenda nota, onorevole Prodi.

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

PAOLO GALLETTI. Signor Presidente, signor Presidente del Consiglio, colleghe e colleghi, i deputati verdi voteranno contro le mozioni di sfiducia individuale al ministro Burlando. Abbiamo sottolineato nell'interrogazione presentata il 20 marzo — che per i noti motivi non è stata discussa — i punti qualificanti di una politica innovativa per riequilibrare il sistema dei trasporti nel nostro paese. Vorrei ricordare con estrema sintesi quali sono i punti di sofferenza da cui partiamo.

Secondo dati ufficiali dell'Unione europea una cifra equivalente a circa il 4 per cento del prodotto interno lordo è costituita dai costi esterni dovuti alle distorsioni dell'attuale sistema di trasporto, vale a dire gli incidenti stradali con il loro corredo di morti, feriti ed inabili permanenti. Ho un dato ufficiale del CENSIS del 1995: 182.761 incidenti con 6.512 morti e 23 mila invalidi permanenti; il costo stimato degli incidenti stradali del 1995 è di 37 mila miliardi, senza contare il corredo di sofferenze familiari e personali. È un sistema distorto che ha origini lontane negli anni del *boom* economico, quando il basso prezzo del petrolio, la costruzione delle autostrade a spese del pubblico, con tutto il corredo di affarismo che c'è stato, e l'automobile per tutti hanno portato il nostro paese a trascurare le ferrovie, a dismettere rami secchi, addirittura a smantellare alcuni binari e le reti tranviarie in alcune città, come Bologna. C'era questa illusione che il trasporto su strada per tutti sarebbe stata la nuova frontiera della democrazia e del consumismo egualitario. Ebbene, questa illusione l'abbiamo pagata e la stiamo pagando molto cara: il riequilibrio di questo sistema di trasporti è un'impresa titanica e credo sarebbe difficile per chiunque.

Vorrei anche ricordare i danni alla salute di queste distorsioni, soprattutto del trasporto su strada ma non solo, perché anche il trasporto aereo, cari colleghi, è un argomento di cui dovremmo discutere, in relazione alla distruzione degli strati più elevati dell'atmosfera con l'immissione diretta di gas tossici. Anche questo è un tema di cui oggi facciamo finta di non sapere nulla, ma che si porrà con grande drammaticità di fronte allo scoppiare delle emergenze. Dobbiamo quindi, nel riequilibrare questo sistema di trasporti, tenere conto di due grossi fattori: il primo è la sostenibilità ambientale, che fa parte non solo della politica dell'Unione europea ma anche del programma dell'Ulivo (che nelle sue tesi aveva fatto specifico riferimento alla sostenibilità ambientale del

sistema dei trasporti); il secondo è la qualità del servizio, vale a dire la sicurezza, l'affidabilità del sistema.

Su questi temi abbiamo fatto qualcosa: indubbiamente il Presidente del Consiglio ed il ministro dei trasporti hanno elencato le iniziative positive di questi anni, però ritengo che sia molto giusto dire — come ha fatto il Presidente del Consiglio — che bisogna fare di più, presto e meglio. Come è noto, siamo stati e siamo contro l'alta velocità ferroviaria, e lo rivendichiamo con orgoglio nel momento in cui il Governo sta smantellando (spero lo faccia definitivamente) quella che non era una società di trasporto ferroviario, cioè la TAV. Vedo che nelle mozioni dell'opposizione ancora non si prende posizione a questo riguardo: non si capisce se sono a favore o contro. Dobbiamo fare nuovi binari, lo abbiamo sempre detto, ma non con il sistema TAV, che prevedeva nuove autostrade sulle quali transitassero dei treni. Non era quindi un sistema di trasporto ferroviario!

Oggi questo è chiaro a tutti: bene, sono contento; dobbiamo costruire nuovi binari, rendere più moderni quelli esistenti, aggiornare il materiale rotabile. Peccato che allora, abbagliati da questi sogni di gloria (molti colleghi lo erano), non ci si è curati della manutenzione della rete, della modernizzazione del materiale rotabile, della qualità del servizio. Abbiamo stazioni — lo dico al Presidente del Consiglio, che è di Bologna come me — come quella della nostra città per la quale nel 1990 sono stati stanziati i fondi dei mondiali di calcio per fare gli ascensori, per disabili e non solo (anche per chi deve portare le valigie), ma questi ascensori ancora non ci sono. Questo è un esempio che conosco direttamente, ma sono mille gli esempi di scarsa qualità del servizio e di trascuratezza, perché si doveva puntare tutto sui grandi sogni faraonici della TAV, senza modernizzare quello che da subito si poteva fare. Questa è la grave eredità che abbiamo e farvi fronte è difficile; occorre quindi introdurre elementi di modernizzazione: sicuramente la concor-

renza, ma regolamentata rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale e di qualità.

Le imprese in quanto tali non sono il riferimento del sistema dei trasporti; lo sono i cittadini che si devono spostare. Questo è il punto qualitativo che dobbiamo assumere, per fare di più e meglio. Il ministro, quindi, ha fatto bene a dire che a giugno — finalmente, con ritardo — si farà la conferenza dei trasporti, che finalmente porterà ad un piano generale dei trasporti, certamente aperto, ma che faccia scelte, signor ministro! Non possiamo ancora discutere! Ormai si sa: ci sono alternative secche e dobbiamo fare un punto e a capo, scegliendo la sostenibilità ambientale, la qualità e la modernità del sistema dei trasporti; introdurre certo la concorrenza, ma non a discapito della qualità e della sostenibilità ambientale.

Dobbiamo quindi, signor ministro, fare piazza pulita del passato, quando il sistema dei trasporti, in particolare il settore ferroviario, era diventato terreno di caccia delle imprese di costruzione: cosa c'entrano le imprese di costruzione con il sistema dei trasporti? Anche l'affascinante progetto di rendere il Po navigabile deve tenere conto della sostenibilità ambientale, come parametro irrinunciabile anche rispetto alla qualità economica degli investimenti; altrimenti anche qui rischiamo di fare un altro buco nell'acqua.

Per questo, signor Presidente del Consiglio, signor ministro, onorevoli colleghi, respingeremo le mozioni presentate, che non indicano un'alternativa d'orizzonte nel sistema dei trasporti; si collegano in modo sconsiderato a motivi di lamentela, a volte giusti, a volte completamente sballati, ma non offrono un orizzonte diverso. La maggioranza deve costruire questo orizzonte: abbiamo fatto passi in avanti, abbiamo un punto fermo che è il programma dell'Ulivo, partiamo da lì e andiamo avanti ma dobbiamo fare più in fretta. In questo caso serve davvero quell'alta velocità che non vogliamo invece nelle Ferrovie dello Stato (*Applausi dei deputati del gruppo misto-verdi-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Constatò l'assenza dell'onorevole Baccini, che ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto: si intende che vi abbia rinunciato.

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

PAOLO MANCA. Signor Presidente, signor Presidente del Consiglio, signor ministro, cari colleghi, mi limiterò solo a brevissime considerazioni in questa dichiarazione di voto, in quanto ritengo che quanto abbiamo ascoltato dal Presidente del Consiglio e dal ministro sia sufficiente; per il gruppo di rinnovamento italiano è sicuramente sufficiente.

Sappiamo anche che i problemi dei trasporti rappresentano un'entità enorme e preoccupante. Questo non dobbiamo nascondercelo, né possiamo far finta che i problemi non esistono. Dobbiamo però riconoscere che in alcuni settori è stato fatto tanto e con efficacia.

Per quanto riguarda le ferrovie, prendiamo atto delle dichiarazioni del ministro. Siamo concordi con quanto è stato programmato. Siamo anche sicuri che con le misure prese e da prendere si avranno i risultati sperati. Rinnovamento italiano ribadisce quindi la fiducia da sempre riposta nell'opera del ministro Burlando e si esprimerà pertanto con un voto sfavorevole sulle mozioni presentate, affinché esse siano respinte.

Signor ministro, noi sappiamo che lei ha di fronte dei problemi enormi, ma riteniamo che non siano insormontabili. Sappiamo che profonderà tutte le sue energie per risolverli. Sappia che rinnovamento italiano è al suo fianco e la approva: buon lavoro, signor ministro (*Applausi dei deputati del gruppo di rinnovamento italiano*).

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

SALVATORE CARDINALE. Signor Presidente, signor Presidente del Consiglio, onorevoli colleghi, voteremo la sfiducia al ministro dei trasporti e ciò non per

alimentare una linea di scontro e di prevenuta opposizione, ma in rapporto a ciò che è accaduto nell'ambito del settore dei trasporti e a ciò che accade ancora in queste ore, segnatamente nel comparto ferroviario. È di stamane la notizia del deragliamento di un convoglio ferroviario a Pontecagnano, avvenuto proprio ieri sera. Risultato: blocco totale della circolazione fino a notte inoltrata sulla direttrice Napoli-Reggio Calabria.

La nostra quindi non è un'azione strumentale, né si tratta di un'avversione preconcepita al ministro Burlando. Rifiutiamo di combattere una guerra personale, anche se al ministro Burlando dobbiamo ricordare che la sinistra nel passato più volte si è intestata qualcuna di queste guerre personali. Preferiamo guardare all'evidenza dei fatti e al fallimento di alcune politiche.

Il nostro giudizio è rivolto alla piattaforma programmatica dell'Ulivo, contenuta nelle tesi 49 e 62, alle dichiarazioni elettorali non mantenute, ampiamente documentate nella nostra mozione, agli impegni non realizzati, al ripetersi continuo di incidenti, alle condizioni di generale insicurezza in cui quotidianamente si trovano i cittadini che si muovono per ragioni di studio e di lavoro.

Anche guardando alla piattaforma elettorale dell'Ulivo può notarsi che quel progetto, per quanto discutibile, non è stato rispettato né attuato. Purtroppo, la situazione è precipitata. Anche dopo il dibattito parlamentare si sono verificati, come abbiamo detto, ulteriori eventi negativi. Non condividiamo il tentativo di minimizzare la sicurezza nei trasporti ferroviari in Italia riportandola alle statistiche europee: non vogliamo augurarci di raggiungere tristi primati.

La decisione del Consiglio dei ministri di venerdì scorso di operare la scissione tra la rete e i servizi nei trasporti appare tardiva rispetto alla disciplina comunitaria. Quest'ultima muove dall'esigenza di tutelare gli interessi generali e dalla volontà di liberalizzare e di rompere i monopoli, ridefinendo le aree gestite in esclusiva. Il modello Burlando è certa-

mente lontano da quello di privatizzazione della British railway, ma anche la presenza dei privati nell'alta velocità appare più riconducibile ad un prestito obbligazionario garantito dallo Stato, come ha rilevato anche qualche esponente della sinistra, che non ad un progetto finanziario che implichi per i privati rischi ed impegni propri (*Commenti del deputato Boghetta*).

Il Trattato di Maastricht non prevede solo il raggiungimento di parametri convergenti, non prevede solo un patto di stabilità ma soprattutto cultura europea, quella che ci sembra mancare nell'impegno del Governo in ordine a questo comparto.

La decisione di venerdì scorso è dunque un estremo tentativo di *maquillage* rispetto ad una situazione già devastata. Ma perché questa decisione non è stata assunta prima? Perché si è aspettato tanto tempo nella rottura del monopolio? Perché non è stata attuata con la stessa urgenza osata per altre misure governative che invece avrebbero richiesto un assai opportuno coinvolgimento delle forze parlamentari?

È strano che ora, all'immediata vigilia di questo dibattito parlamentare e dopo due anni di Governo, si venga fuori con questa iniziativa. Si pensa forse che un provvedimento «impolverato», estratto dal cassetto all'ultimo istante, possa rappresentare un'opzione seria e valida rispetto a scelte di apertura al mercato in termini di concorrenzialità, di efficienza e di sicurezza? Ci sembra che quella soluzione rappresenti invece il tentativo estremo di tutelare la posizione del ministro, di ammorbidire le posizioni parlamentari e i contrasti che pure esistono nella stessa maggioranza.

Peraltro riversare le colpe dei disastri sui ferrovieri e sui macchinisti, come si è tentato di fare, è una fuga dalle responsabilità politiche, un ingiusto ed offensivo scaricabarile verso coloro che sono anche le vittime dei disastri aziendali, programmatori e gestionali.

Ma l'incapacità di riorganizzare il settore dei trasporti si evidenzia anche nel-

l'aviazione civile, dove registriamo ritardi nell'attuazione e nella operatività della legge che trasformava quel comparto in ente autonomo.

Anche in questo caso il Governo dell'Ulivo ha perseguito logiche di occupazione del potere rifiutate in Parlamento dalla stessa maggioranza, proponendo personaggi senza l'esperienza e capacità professionale adeguate alle delicate funzioni.

Ed inoltre registriamo ritardi nel processo di privatizzazione dell'Alitalia, che è tornata ad utili fittizi spesso frutto di artifici contabili. Non c'è il risultato di un progetto imprenditoriale ed industriale legato ad alleanze internazionali improntate a politiche di mercato. Tutti sappiamo che la realizzazione della *pax* sindacale si è ottenuta attraverso forme di cogestione coattive che rappresentano manifestazioni di vetero-pansindacalismo. Lascia perplessi la rimozione del presidente dell'azienda ferroviaria, che non aveva alcun potere decisionale, mentre rimane al suo posto l'amministratore delegato che ha invece compiti decisionali ed operativi.

Aver operato questa scelta non è forse responsabilità del ministro dei trasporti? Di fronte al disastro non si può obiettare che non c'è stato il tempo per rimediare. A distanza di due anni, infatti, non riscontriamo realizzazioni concrete tese a normalizzare la situazione, e ciò nonostante le ingenti risorse messe a disposizione dal Parlamento.

Ancora oggi vediamo situazioni poco limpide, comportamenti poco sensibili agli interessi degli utenti e dei cittadini, per privilegiare invece il consenso elettorale dell'industria ferroviaria e persino dei sindacati.

L'indecisione, l'immobilismo e l'acquiescenza del ministro al sostanziale mantenimento dello *statu quo* sono sotto gli occhi di tutti e hanno suscitato la più vasta reazione dell'opinione pubblica.

Signor Presidente, una corretta prassi parlamentare esigerebbe che chi guida il settore, dinanzi al fallimento dello stesso, abbia egli maggiori o minori colpe, si

dimetta. Arroccarsi e resistere dicendo « io non c'ero » oppure « non ho saputo », non giova a Burlando, alle ferrovie, alla verità ed al paese e ingenera nel Parlamento inutili tensioni.

Per questi motivi i deputati cristiano-democratici e liberaldemocratici tornano ad invitare il ministro a rassegnare le dimissioni quale gesto di disponibilità e responsabilità che sarebbe compreso ed apprezzato. Ove ciò non avvenisse, e capiamo che non avverrà, voteremo la sfiducia (*Applausi dei deputati dei gruppi per l'UDR-CDU/CDR e di forza Italia - Congratulazioni*).

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

UGO BOGHETTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo sia ingiusto incolpare questo Governo dello sfascio delle ferrovie. Ne hanno la responsabilità molti Governi: il Governo Ciampi, il Governo Berlusconi...

VITTORIO TARDITI. È durato sei mesi!

UGO BOGHETTA. ...il Governo Dini, nonché quasi tutti i partiti e i sindacati, che sapevano ma hanno taciuto. Per questo abbiamo proposto l'istituzione di una Commissione di inchiesta parlamentare sul dissesto delle ferrovie. Non è di questo che abbiamo incolpato il Governo in carica.

Signor Presidente del Consiglio, crediamo che la politica, che lei ha annunciato, di liberalizzazione e di privatizzazione non costituisca una risposta adeguata ai problemi del sistema dei trasporti e che anzi sia una cura che rischia di uccidere il malato. Contemporaneamente crediamo, signor ministro dei trasporti, che il piano di impresa per le ferrovie che voi avevate adottato, che andava contro i lavoratori e contro gli utenti, sia fallito. È un piano di impresa fallito e che va cambiato. Si deve passare da una concezione di alta velocità ad una di alta

capacità anche all'interno delle ferrovie. Riteniamo che questo *management* non sia adatto ad un simile cambiamento, non sia adeguato a tale impresa.

Tuttavia, nel corso e dopo questo periodo di grave crisi all'interno della maggioranza, non possiamo non notare che ci sono delle novità, che vi è una nuova disponibilità per quanto riguarda il piano generale dei trasporti, un modello diverso di « societizzazione » delle ferrovie e per quanto riguarda il diritto di sciopero, che chiediamo venga ripristinato non perché ciò viene richiesto da rifondazione comunista, ma per rispettare la Costituzione del paese.

Signor Presidente del Consiglio, signor ministro dei trasporti, sappiamo che la strada è stretta. Ci dividono molte cose, ma ci unisce un comune interesse, quello di cambiare il sistema dei trasporti del paese. È una strada che percorreremo con forza e senza sconti, perché non abbiamo mai fatto sconti né mai ne faremo. Per questo voteremo contro le mozioni di sfiducia dei gruppi di opposizione, che non hanno una proposta e non hanno una politica. Ormai, colleghi della minoranza, non venite neanche più in Commissione...

LUCA VOLONTÈ. Finiscila!

UGO BOGHETTA. Invece sfruttate meschinamente gli incidenti per farvi propaganda. Sappiamo comunque che questa non è una buona politica (*Applausi dei deputati del gruppo di rifondazione comunista-progressisti e di deputati del gruppo dei democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

UMBERTO CHINCARINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ministro Burlando, la lega nord per l'indipendenza della Padania, mantenendo la propria convinta sfiducia nel Governo Prodi, si appresta a votare a favore della mozione di sfiducia nei confronti del ministro dei trasporti e della navigazione, deputato Claudio Burlando.

La posizione sottolinea una coerente linea politica, che ha sempre criticato le scelte — poche, per la verità — e le strategie, peraltro confuse e poco trasparenti, del ministro. Abbiamo sempre giudicato negativamente i disegni di legge che nella IX Commissione si sono tutti arenati nelle secche dei Comitati ristretti, di audizioni rinviate, di « dietro front » notturni. Cito a memoria: i provvedimenti sul doppio registro navale, sugli approdi turistici, sul demanio marittimo e lacuale, sui prepensionamenti dei lavoratori portuali, sulle disposizioni cantieristiche ed armatoriali, sulla riforma del codice della strada, sul recepimento delle direttive europee violate ed ignorate, sui provvedimenti sull'autotrasporto, sugli aeroporti, sui trasporti ferroviari, sulle vicende delle linee ad alta velocità.

La sua fantasiosa, presuntuosa e parziale autodifesa, in quest'aula la scorsa settimana ed oggi, del suo operato, che è frutto dell'approvazione di decreti-legge passati con la benevola assenza o astensione del Polo, non ci convince. Erano provvedimenti autoritari, indifendibili, clientelari, assistenzialisti che nulla avevano di urgente e necessario, se non la chiara conferma della sua incapacità di affrontare il dibattito ed il confronto in Commissione.

Deputato Prodi, esprimendo la nostra sfiducia personale all'uomo da lei scelto, aggiungiamo un ulteriore elemento alla montagna di perplessità che hanno sin qui segnato il nostro giudizio nei suoi 22 mesi di Governo. Anche lo scorso 31 marzo il suo ministro si è presentato nella nostra Padania, fra la nostra gente, affermando: il prossimo 24 aprile il quadrante Europa di Verona inaugurerà le nuove infrastrutture finanziate da Roma. Con quale coraggio, con quale sfrontata audacia un suo ministro può venire da noi a dire « con i soldi di Roma »? Quei denari sono nostri, figli del lavoro e dell'impegno della nostra gente!

Abbiamo anche udito dal deputato ministro Burlando che la fallimentare azienda in condizione drammatiche potrà risanarsi perché lui solo ha avuto il

coraggio di mettere le mani nel « verminaio » che erano e sono le Ferrovie dello Stato (parole sue). Ma per quante stagioni la sinistra ha giudicato « verminai » la giustizia, la sanità, l'agricoltura, il tesoro? E quando ha conquistato il potere, che cosa ha fatto per squarciare il buio, per vedere chiaro nei ministeri dell'Italia democristiana? Niente, qualche cambio di poltrona, qualche urgente nomina nei consigli d'amministrazione per accontentare rifondazione e i verdi. In realtà non c'è stato mai alcun taglio con il passato. I tradizionali rimpalli di responsabilità ed il rinvio a precedenti scelte sbagliate del solito Fiori non ci soddisfano; dobbiamo dire « basta »: lei non è in grado di dare risposta adeguate all'emergenza che i trasporti stanno vivendo.

Diciamo « basta » come cittadini e come utenti delle aziende pubbliche. Non ci interessa vedere un uomo in ginocchio perché non condividiamo smanie forcaiole, anche perché lei non è il solo responsabile della mancanza di risposte adeguate alle necessità di infrastrutture del popolo del nord; in quest'occasione, però, voglio chiedere all'Assemblea un momento di riflessione prima di passare al voto. Comunque voterete, colleghi dell'Ulivo, il voto finale non cambierà il giudizio della nostra gente; ascoltate la vostra coscienza, dimostratevi uomini liberi!

Il gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania voterà a favore della mozione di sfiducia non giudicandola, deputato Burlando, capace di affrontare le esigenze del sistema dei trasporti. Lei ha dimostrato di non possedere fermezza, equilibrio, pazienza, doti che l'emergenza richiede. Prima della sua replica eravamo convinti della necessità del suo dignitoso abbandono; dopo le sue parole odierne confermiamo la sfiducia nei suoi confronti. Qualcuno mi ascolti, per cortesia!

PRESIDENTE. Colleghi, per cortesia! Onorevole Liotta! Onorevole Rivera, ministro Treu, consentite al collega di parlare. Prego, onorevole Chincarini.

UMBERTO CHINCARINI. Grazie, Presidente.

Esprimendo questo giudizio con serenità e convinzione, insoddisfatti delle sue reticenze e delle sue incertezze, voglia, deputato Burlando, con umiltà prendere atto del disastro della sua gestione e del fallimento dell'intera sua politica dei trasporti. Forse così il signor Cimoli ed il signor Demattè non racconteranno più la favoletta delle ferrovie italiane, le più sicure d'Europa (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*).

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

DOMENICO TUCCILLO. Signor Presidente, annuncio il voto contrario dei deputati popolari e democratici alla mozione di sfiducia al ministro Burlando innanzi tutto perché a nostro parere l'azione del Governo va giudicata nella sua collegialità, soprattutto allorché, come in questo caso, non si manifestano posizioni divergenti al suo interno. Proprio in nome di questa collegialità intendiamo ricostruire il discorso sul tema dei trasporti facendo riferimento alla direttiva Prodi, che può essere considerata l'atto fondamentale di questo Governo. Dico questo perché, se non la si considera in astratto, bisogna prendere atto che recepisce totalmente le disposizioni della direttiva CEE n. 440 e per certi versi addirittura imprime ad esse un'accelerazione. Se la consideriamo e la valutiamo in concreto per la distanza, e quindi anche per l'impatto molto duro che vi era e che vi è tra i contenuti proposti dalla direttiva Prodi ed il dato storico della condizione in cui si trovano le ferrovie nel nostro paese, questa direttiva rappresenta un fatto di portata rivoluzionaria nel nostro paese. Non si spiegherebbe altrimenti perché, pur dovendo noi recepire la direttiva n. 440 dal 1991 (emanata da ben sette anni!), soltanto adesso, con la direttiva Prodi e poi con il decreto del Presidente della Repubblica, che è stato di recente

varato dal Consiglio dei ministri, ci siamo preparati a recepirlo.

Qual è stato il problema del ministro dei trasporti in rapporto a questa vicenda? Il problema del ministro Burlando è stato quello di dover governare questo impatto sia rispetto ai soggetti chiamati in causa sia rispetto alle diverse spinte che giungevano dalla maggioranza. Noi popolari abbiamo più volte sollecitato ad accelerare i tempi; mentre altre forze della stessa maggioranza hanno invece frenato. Tuttavia, oggi, in questo dibattito che ha luogo dopo quello recentemente svoltosi in quest'aula, vi è un fatto nuovo, che rappresenta il momento di sintesi della maggioranza e dell'azione del Governo: il decreto del Presidente della Repubblica, varato dal Consiglio dei ministri, avvia, prepara e dispone quel processo di separazione contabile previsto nel corso di quest'anno ed avvia per l'anno prossimo quel processo di societizzazione che rappresenta il punto fondamentale per la riforma delle ferrovie e per inquadrare quest'ultima all'interno di una più generale riforma del sistema trasportistico nel nostro paese. Si tratta quindi di un atto nuovo, certamente dovuto ma nuovo, rispetto al ritardo accumulato nel tempo passato. Quella è un'azienda quindi che su questa direttrice e su queste linee oggi è in grado di poter operare, perché vi sono gli strumenti formativi necessari, oltre che quelli finanziari, a fare in modo che questa azienda, in tempi rapidi, porti a casa i risultati programmati e previsti nel piano di impresa che ha presentato e che il Governo ha approvato.

Vi è di certo un ritardo storico nel nostro paese rispetto ai grandi processi di privatizzazione e di liberalizzazione, di cui oggi tutti parliamo. Tutti o quasi tutti siamo convinti che bisogna realizzarli; eppure, va ricordato, anche nella ricostruzione del passato — che più volte è stata evocata da più parti — che fino a non molti anni fa parlare di privatizzazione e di liberalizzazione sarebbe stato probabilmente un tabù anche per molte delle forze politiche vecchie e nuove che sono presenti oggi in Parlamento.

Il problema qual è oggi? Il problema è della modalità con cui si realizzano questi obiettivi e questi strumenti. Sulle modalità le possibilità di scelte sono due (che poi sono quelle sulle quali ci siamo confrontati in campagna elettorale): o si sceglie di smantellare gli assetti costituiti senza sapere bene poi dove si andrà a parare; oppure si cerca e si sceglie di modificare gradualmente il sistema e gli assetti costituiti con un'azione graduale di riforma e con il consenso sociale. L'Ulivo ha compiuto questa seconda scelta ed ha ottenuto su questo il consenso del paese. Su questi indirizzi, inoltre, si sta muovendo il Governo Prodi ed il ministro dei trasporti, con un lavoro ancora notevole da fare di riforma e di destrutturazione del sistema; ma con la consapevolezza anche che un doloroso processo di riforma è stato in molti settori avviato ed oggi riguarda ed investe anche il nodo più delicato delle Ferrovie dello Stato.

Con questa convinzione e con la convinzione che questo processo debba continuare, a nome dei popolari e democratici-l'Ulivo esprimo la fiducia all'azione politica del Governo nel settore dei trasporti ed al ministro Burlando (*Applausi dei deputati dei gruppi dei popolari e democratici-l'Ulivo, dei democratici di sinistra-l'Ulivo, di rinnovamento italiano e di rifondazione comunista-progressisti*).

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

Onorevole Bocchino, il gruppo di alleanza nazionale avrebbe esaurito il tempo a sua disposizione. In ogni caso, le consentirò di intervenire per dichiarazione di voto. Ne ha facoltà.

ITALO BOCCHINO. Onorevole Presidente, onorevole ministro, utilizzerò pochissimi minuti non per dichiarare uno scontato voto favorevole ad una mozione di sfiducia che prende avvio proprio da un'iniziativa di alleanza nazionale, bensì per dimostrare che la nostra scelta di chiedere che la Camera voti la sfiducia al ministro Burlando non è diretta contro la

sua persona né è dettata da alcune vicende quali gli incidenti ferroviari.

È una scelta di natura politica. Oggi chiediamo.. Presidente, se fosse possibile parlare...

PRESIDENTE. Per cortesia, colleghi. Prego, onorevole Bocchino.

ITALO BOCCHINO. Il nostro obiettivo non è quello di dare la spallata ad un ministro perché questo ci diverte, anche perché siamo consapevoli che al suo posto sarebbe nominato un ministro della stessa area politica, se non dello stesso partito.

Il nostro obiettivo è dimostrare che la politica del Governo Prodi nel settore dei trasporti è antieuropea perché poco moderna, perché fatta di tagli non agli sprechi né all'assistenzialismo inutile che tanto piace alla sinistra, ma agli investimenti per le infrastrutture, ai trasferimenti alle Ferrovie dello Stato, le quali hanno costi per il personale difficilmente comprimibili anche a causa della forte sindacalizzazione dell'azienda.

Quando l'esecutivo Prodi, con la sua prima manovrina, tagliò qualche migliaio di miliardi di trasferimenti alle Ferrovie dello Stato avrebbe dovuto sapere che ciò non andava ad incidere sul costo del personale, ma sulla manutenzione della rete ferroviaria e pertanto avrebbe provocato il disastro cui stiamo assistendo. La politica del Governo Prodi nel settore dei trasporti è antieuropea perché fa pagare proprio a quel comparto l'ingresso in Europa. Per procedere ai sacrifici necessari per rispettare i parametri di Maastricht si fanno tagli che rendono le nostre infrastrutture lontane dagli standard europei e simili a quelle dei paesi del terzo mondo.

Ecco perché vogliamo dimostrare che la miopia del Governo ha schiacciato la politica delle infrastrutture e l'ha sacrificata in favore del rispetto non solo dei parametri di Maastricht, ma anche degli interessi della grande industria.

Ministro Burlando, lei poco ha fatto...

PRESIDENTE. Mi scusi, onorevole Bocchino.

Sottosegretario Giarda, onorevole Zani, vi prego: il Governo faccia il Governo e consenta agli altri di fare l'opposizione.

Prego, onorevole Bocchino.

ITALO BOCCHINO. Stavo appunto dicendo che da un lato si sono sacrificati gli investimenti nelle grandi infrastrutture dei trasporti a vantaggio del rispetto dei parametri di Maastricht e dall'altro si sono favoriti solo ed esclusivamente gli interessi delle grandi industrie. Non possiamo dimenticare che il Governo ha imposto nel settore dei trasporti la fiducia sul decreto che dava contributi all'auto-transporto, su quello per la rottamazione, eccetera. Sono provvedimenti che hanno aumentato il trasporto dei passeggeri e delle merci su gomma anziché riequilibrare il rapporto e favorire il trasporto su rotaia, su acqua, per aria, come hanno fatto invece altri paesi.

Onorevole Burlando, essere liberi in un paese significa soprattutto essere liberi di circolare. Oggi in Italia non si può farlo a causa di scioperi e di disservizi. Nulla si sta facendo perché si vogliono favorire la FIAT, l'IVECO, gli interessi di aziende che brindano per questi provvedimenti, mentre l'Europa continua ad aprire procedure di infrazione nei confronti del nostro paese.

Quali interventi sono stati attuati, ad esempio, nel settore dell'interportualità, dell'aeroportualità, della portualità, specialmente nel Mezzogiorno? Il Presidente del Consiglio Prodi ha detto che il Mezzogiorno ha bisogno di queste grandi infrastrutture e che solo così esso può competere in Europa. Questo lo sappiamo tutti, ma nulla è stato fatto, non sono stati realizzati interventi. Cosa ha fatto il ministro Burlando per gli interporti del Mezzogiorno? Cosa è stato fatto, se non ciò che era stato previsto precedentemente, per i porti e gli aeroporti del meridione? Sappiamo solo che il ministro Burlando ed il Presidente del Consiglio Prodi oggi sono venuti a vantarsi dell'arrivo della BAA a Capodichino. Ebbene, non crediamo ci si possa vantare di un arrivo che è avvenuto ai confini delle

norme, che ha già provocato l'apertura di un'inchiesta da parte della procura di Napoli; un arrivo che ha già spaventato la BAA, che giorni fa, proprio su *Il Sole 24 Ore* rendeva note le perplessità della stessa azienda inglese a restare nell'operazione Capodichino.

Ecco perché, ministro, siamo convinti che quelli che voi ritenete dei successi siano in realtà degli insuccessi, che allontanano la politica dei trasporti e delle infrastrutture dal vostro indirizzo e, quindi, allontanano l'Italia dall'Europa ed il Mezzogiorno, in particolare, dalla possibilità di integrazione nel mercato unico europeo (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale - Congratulazioni*).

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

PAOLO MAMMOLA. Le motivazioni che porteranno il gruppo di forza Italia a votare a favore della mozione di sfiducia individuale nei confronti del ministro Burlando sono tranquillamente fotografate in quest'aula, questa mattina, dove vediamo che durante una discussione nella quale si presume che si dovrebbe parlare di un fatto importante quale la sfiducia ad un ministro, un rappresentante del Governo è serenamente impegnato a parlare con il presidente del Genoa calcio, il ministro Burlando (forse dovevano discutere appunto di calcio). Il Presidente del Consiglio si intratteneva probabilmente sulla questione della riduzione dell'orario di lavoro a 35 ore, con il ministro Treu, mentre il ministro Bindi è forse ancora entusiasta dei risultati ottenuti in Parlamento con l'approvazione del suo decreto.

Il Governo, dunque, è totalmente disattento e disinteressato ai rapporti con questo Parlamento. Sono queste le motivazioni — non tanto gli incidenti ferroviari — che ci hanno indotto a sottoscrivere la mozione di sfiducia, ancorché convinti dell'assoluta inutilità di questo dibattito parlamentare, stante l'atteggiamento adottato, da due anni a questa parte, dal

Governo nei confronti del Parlamento, stante l'ovvia considerazione che il ministro otterrà sicuramente in quest'aula dalla sua maggioranza la fiducia, stante ancora la considerazione che sappiamo benissimo che la nostra azione politica in un certo senso ricompatterà una maggioranza attorno al suo Governo ed al suo ministro; una maggioranza che sui trasporti ed in Commissione trasporti non è mai maggioranza in questo Parlamento.

Vorrei sapere, visto che abbiamo l'onore di averlo in quest'aula, dal Presidente del Consiglio se egli (oltre al ministro, che sicuramente lo sa molto bene) sia consapevole del fatto che per due anni consecutivi il Parlamento italiano e la Commissione trasporti hanno bocciato il documento di programmazione economico-finanziaria del Governo Prodi per quanto riguardava il comparto dei trasporti e le sue prospettive strategiche e di sviluppo. Questo di per sé, nella tanto vituperata prima Repubblica, avrebbe già dovuto essere motivo di dimissioni da parte del ministro dei trasporti, non di richiesta di sfiducia nei suoi confronti.

Abbiamo assistito questa mattina alla tanto mielosa manifestazione di fiducia da parte dei gruppi di maggioranza e dei loro esponenti nei confronti del ministro e della sua politica. Avrei avuto piacere che il ministro Burlando fosse venuto in Commissione trasporti e magari che lo avesse fatto anche il Presidente del Consiglio, perché in quella sede forse avrebbe avuto modo di capire e recepire quali sono i reali umori del Parlamento italiano e dei gruppi di maggioranza nei confronti del loro ministro e della sua politica; umori che hanno portato il collega, capogruppo in Commissione dei democratici di sinistra, a revocare e rimettere il suo mandato su un provvedimento importante, da un anno e mezzo all'esame della Commissione con un atteggiamento un po' stizzito nei confronti del Governo, stante l'impossibilità di portare avanti quel provvedimento. Atteggiamenti che hanno portato i colleghi di rifondazione comunista a promettere « un Vietnam » al Governo Prodi e a definirsi i vietcong di questo

Governo. Avrei avuto piacere che il Presidente del Consiglio Prodi e il ministro Burlando fossero stati presenti in aula quando il presidente della nostra Commissione la settimana scorsa ha letto la lettera con la quale si comunicava la volontà del Governo e del ministro Burlando di non venire a discutere in Parlamento a proposito di un provvedimento sul quale l'esecutivo stava lavorando e non riteneva di doversi misurare né con la Commissione né con il Parlamento. Insomma, una totale indifferenza nei confronti del lavoro parlamentare e dei corretti rapporti che vi devono essere con l'opposizione.

Signor Presidente, le chiedo un minuto ancora per terminare il mio discorso perché non è facile parlare in questa situazione e motivare in pochi minuti un voto di sfiducia ad un ministro. La nostra valutazione quindi è complessivamente negativa. Un solo passaggio sulle ferrovie: il Presidente del Consiglio ci ha ricordato che il 70 per cento delle merci oggi viene movimentato nel nord Italia. Come mai l'alta velocità è stata avviata solo in Toscana e in Emilia-Romagna? Come mai tanta attenzione verso i problemi del collegamento fra Milano e Bologna e nessuna considerazione sul più grande problema del sistema ferroviario italiano, cioè il superamento dei valichi alpini? Presidente Prodi, quando parliamo di applicazione della direttiva n. 440 e di liberalizzazione del traffico ferroviario significa che vogliamo che le ferrovie straniere arrivino in Italia: ma da dove dovrebbero passare, quando i nostri valichi sono completamente intasati, quando non c'è più possibilità di transito, né di passeggeri né di merci? Ebbene, ieri il Governo ci ha detto che intende raddoppiare la tratta ferroviaria Torino-Milano, ma questo lo sapevamo, essendo una tratta già finanziata, senza tuttavia fare alcun accenno ai valichi alpini.

PRESIDENTE. Concluda, onorevole Mammola, è andato molto oltre il tempo a sua disposizione.

PAOLO MAMMOLA. Un Governo che ha una visione strategica nel settore dei trasporti dovrebbe porre quello dell'attraversamento dei valichi alpini come il primo problema per dare alle nostre ferrovie la possibilità di andare in Europa. Ci stiamo avviando verso il sistema della moneta unica in Europa, ma rimarremo periferia dell'Europa grazie all'incapacità di questo Governo, anche e soprattutto nel settore dei trasporti (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

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

FABIO MUSSI. I colleghi che hanno presentato le mozioni di sfiducia mi scuseranno se affermo che vedo un tentativo essenzialmente propagandistico, legittimo, intendiamoci, ma di debole sostanza. Vedo infatti una scarsa convinzione da parte di un'opposizione che pur si è risolta al passo assai impegnativo della mozione di sfiducia.

Poiché sono diligente sono andato a leggere le mozioni presentate ed ho scoperto che quella del Polo riproduce l'identico testo di quella risalente al settembre 1997; se avessi voglia di scherzare, con un po' di umor nero, direi « parecchi incidenti fa », non essendo neanche stata aggiornata. Leggendo gli atti della Camera ho creduto ad un errore dei nostri solerti ed esatti uffici perché alle pagine V e VI, dove è pubblicato il testo dell'ultima mozione, leggo al primo capoverso « il ministro dei trasporti e della navigazione »; successivamente, in entrambe le mozioni « dal 12 gennaio 1997, giorno del deragliamento del treno (...) », « in occasione dell'incidente di Piacenza », « in sede di esame della legge finanziaria 1998 », « recentemente Bruxelles » e quindi leggo i primi firmatari: Cardinale, Masi: la mozione è stata illustrata per primo dall'onorevole Masi, che ha annunciato la sfiducia al Governo, anche se sta seduto su questi banchi avendo preso i voti del centro-sinistra che sostiene il Governo (*Applausi dei deputati dei gruppi de-*

mocratici di sinistra-l'Ulivo, di rifondazione comunista-progressisti e di rinnovamento italiano – Vivi commenti dei deputati dei gruppi di forza Italia e di alleanza nazionale).

Caro Masi, quando ci si trasforma così, si deve essere almeno più sobri (*Commenti dei deputati dei gruppi di forza Italia e di alleanza nazionale*)!

MARIO LANDOLFI. Guardati intorno!

FABIO MUSSI. CCD, CDU, UDR e così via (*Vivi commenti dei deputati dei gruppi per l'UDR, CDU/CDR, di forza Italia, di alleanza nazionale e del CCD*)...

PRESIDENTE. Per cortesia!

Onorevole Mussi, lei non era presente all'inizio del dibattito (*Commenti dei deputati dei gruppi di forza Italia e di alleanza nazionale*). Calma, calma, colleghi (*Commenti del deputato Biondi*)!

Onorevole Biondi, mi aiuti lei che ha competenza analoga alla mia!

Onorevole Mussi, lei non era presente all'inizio del dibattito, quando il Presidente Violante ha consentito la presentazione e lo svolgimento della mozione Cardinale ed altri, nonostante fosse sottoscritta da un numero insufficiente di deputati, in ragione dell'identità del testo della stessa con quello della mozione presentata dagli onorevoli Comino ed altri. Questa è dunque l'identità di cui si discute e questa è la ragione non politica.

FABIO MUSSI. Si potevano aggiungere le firme all'altra! Capisco che la cosa sarebbe sembrata politicamente più compromettente, ma si sarebbero potute aggiungere le firme alla mozione già presentata!

MAURO MICHIELON. Asino!

FABIO MUSSI. Quando si fanno degli atti politici, occorre assumersene la responsabilità (*Applausi dei deputati del gruppo dei democratici di sinistra-l'Ulivo*)! Non si ricorre a questi trucchetti (*Vivi commenti dei deputati dei gruppi di forza*

Italia, di alleanza nazionale, della lega nord per l'indipendenza della Padania e per l'UDR-CDU/CDR!

Ventidue mesi di Governo, ventidue mesi quale ministro dei trasporti: quali sono gli addebiti specifici? Di quali responsabilità lo si accusa?

MARIO LANDOLFI. Porta iella!

FABIO MUSSI. Una mozione di sfiducia... (*Commenti*).

PRESIDENTE. Per cortesia, onorevoli colleghi, consentite all'onorevole Mussi di svolgere il suo intervento!

FABIO MUSSI. Una mozione di sfiducia deve essere accurata, specifica, documentata.

Questo Ministero è impegnativo ed importante: ci sono colleghi che possono ben testimoniare per esperienza diretta, come l'onorevole Fiori. Molti uomini anche delle attuali opposizioni che hanno fatto parte di maggioranze e Governi passati sanno bene di cosa stiamo parlando.

MAURO FABRIS. Dillo ai popolari!

FABIO MUSSI. Per presentare una mozione di sfiducia bisogna valutare l'azione complessiva del ministro e del Governo e qui i dati oggettivi sono stati riportati dall'onorevole Prodi, Presidente del Consiglio (*Commenti dei deputati del gruppo di forza Italia*).

I porti, che in Italia hanno visto diminuire per diversi anni la capacità di trasporto merci e passeggeri, ora stanno risalendo nei valori della portualità europea e mediterranea. Non c'è solo Gioia Tauro: tutti gli altri sono cresciuti di peso e di importanza! È stata fatta una riforma assai efficace.

Ai cantieri italiani contavamo, tempo fa, i giorni dell'agonia, ora sono invece all'avanguardia in Europa.

Il traffico aereo sta avendo una crescita rapida: più 12 per cento in Italia, contro più 6 per cento in Europa. L'Ali-

talia è passata dalla quasi liquidazione ai bilanci in attivo e all'importante accordo con la KLM.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale c'è una riforma importante di ispirazione federale che dà nuovi poteri a regioni ed enti locali e che è essenziale per assicurare il diritto alla mobilità.

Sull'autotrasporto, punto restato per molto tempo dolente, c'è una riforma e sono previsti 2 mila miliardi di investimento.

Quanto alle ferrovie, lo ha ricordato con grande onestà e senso della verità...

PRESIDENTE. Mi scusi, onorevole Mussi.

Saluto anche a nome dell'Assemblea la delegazione del Parlamento statale croato, guidata dal Presidente del Parlamento Vlatko Pavletic (*Generali applausi, cui si associano i membri del Governo*). Ringraziamo i nostri ospiti per la presenza e rivolgiamo nuovamente loro un caloroso saluto.

Prego, onorevole Mussi.

FABIO MUSSI. Dicevo che sulle ferrovie i risultati sono certamente inferiori. Veniamo da una crisi acuta e siamo ancora nel pieno di questa situazione. Una piccola rete, poca tecnologia: su 16 mila chilometri solo 5 mila sono provvisti del sistema di blocco automatico; il materiale rotabile è vecchio; alti costi, servizio mediocre; un patrimonio di professionalità dissipato. In quindici anni sono stati investiti 226 mila miliardi, con un picco di 20 mila miliardi nel 1994. Sono stati spesi certamente male.

Il guaio viene da molto lontano e bisogna dire la verità. Circuito di responsabilità e di complicità integrato, spesso una *combine* politica e affaristica al vertice di questa grandissima azienda ed anche una degenerazione corporativa delle relazioni aziendali e dello stesso sindacalismo. Lo spezzettamento in sindacati di qualifica piuttosto che di categoria, avvenuto prima di tutto nelle Ferrovie dello Stato. Un groviglio.

Non è vero che vi sia un primato europeo di pericolosità — tutt'altro —, ma

gli incidenti sono sintomo di un'azienda malata. Non possiamo non preoccuparci tutti. Un male che ha logorato persino quel bene immateriale prezioso che si chiama orgoglio, dedizione, senso d'appartenenza e di responsabilità di tutti coloro che — dai dirigenti in giù — lavorano nell'azienda.

I risultati sono scarsi, ma bisogna valutare quello che il Governo ha messo in campo oggi in termini di investimenti e di applicazione della direttiva europea, che porta alla scelta inequivocabile della separazione della rete dai servizi. Ma il Governo ha fatto qualcosa anche in termini di chiarezza e pulizia sui progetti speciali come quelli dell'alta velocità.

Il Governo porta la responsabilità politica, il nuovo consiglio d'amministrazione la responsabilità operativa nella gestione delle Ferrovie dello Stato. Il consiglio, titolare delle scelte operative, credo che meriti un augurio ed un incoraggiamento: deve fare, deve fare presto, deve avere risorse e poteri per fare bene. Il paese non può aspettare, perché l'Europa non è solo moneta: è anche, per esempio, un grande sistema ferroviario ed integrato di trasporti, moderno ed efficiente. Di fronte a crisi così acute, gli amministratori devono fare presto e bene. Se non ce la fanno, possono anche essere cambiati.

Per le responsabilità che spettano alla politica questo Governo e questa maggioranza ce la possono fare. Certo, come ricordava il ministro Burlando, la maggioranza è partita da posizioni anche distanti al suo interno. Ma l'arte della politica è esattamente questa: far maturare le posizioni e trovare le unità, le convergenze, le intese. Oggi su questi argomenti la maggioranza è più unita di quando è partita. E il ministro ha la competenza e la forza politica che servono per applicare questo programma e per raggiungere i risultati che il paese si attende.

Questo Governo e questa maggioranza ce la possono fare. L'essenziale è che si arrivi in un tempo ragionevole a quel sistema integrato di trasporti che inverte anche l'ordine delle priorità. Acqua, ferro,

gomma: in ordine inverso rispetto alle priorità del passato. Quella modernizzazione del sistema che risponde ad un'esigenza di funzionamento del paese ed anche alle scelte di politica ambientale ricordate dal collega Galletti e sottoscritte dall'Italia nella conferenza di Kyoto.

Credo che il Governo abbia i numeri per farcela e questa maggioranza la forza politica per sostenere le scelte. Per questo confermiamo la fiducia al ministro Claudio Burlando (*Applausi dei deputati dei gruppi dei democratici di sinistra-l'Ulivo, dei popolari e democratici-l'Ulivo, di rifondazione comunista-progressisti e di rinnovamento italiano*).

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto a titolo personale.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Malavenda. Ne ha facoltà.

MARA MALAVENDA. Innanzitutto desidero protestare perché si continuano a definire a titolo personale gli interventi di chi rappresenta movimenti...

PRESIDENTE. Le ricordo che ha a disposizione tre minuti...

MARA MALAVENDA. Rappresento un movimento, che è il Cobas per l'autorganizzazione.

La nostra sfiducia non è un atto emotivo sulla spinta dei numerosi gravi incidenti ferroviari di questi ultimi tempi, ma nasce da un'assenza totale di una politica sociale dei trasporti che viene da lontano e che, nonostante le migliaia di miliardi sperperati, ha lasciato la rete ferroviaria, soprattutto al centro-sud del paese, come era all'inizio del secolo e ha trovato in questo Governo terreno quanto mai fertile per la sua continuità.

Certamente due anni non mi sembrano pochi per invertire l'ordine del trasporto su terra fra ferro e gomma; ma l'85 per cento del trasporto merci continua ad essere praticato su gomma, incentivato anche dai più recenti provvedimenti. Se li pensiamo tutti insieme in fila, si tratta di

circa 200 chilometri di TIR e di altri mezzi pesanti che transitano giorno e notte e che inquinano, avvelenano, producono danni alla salute.

Ci sono bilanci fallimentari che si tamponano con drastici tagli al personale soprattutto nei settori più delicati della sicurezza e della manutenzione delle linee ferroviarie, vera specialità, questa, nella logica delle privatizzazioni tanto care al Governo Prodi. Opere faraoniche, grandi infrastrutture, snodi, porti, alta velocità trionfalmente annunciate e miseramente infognate, mentre osceni e puntuali arrivano licenziamenti e punizioni per i lavoratori con l'unico obiettivo di mascherare le responsabilità di tanti disastri.

Tutto questo non può essere tollerato oltre e le responsabilità dell'interno Governo per queste scellerate politiche sono quanto mai evidenti: il ministro Burlando va sfiduciato perché convinto protagonista della loro realizzazione.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Rizzi. Ne ha facoltà.

CESARE RIZZI. Vorrei rifarmi a quanto ha detto l'onorevole Mussi, che si è permesso di criticare le mozioni delle opposizioni. Caro Mussi, in Padania ti considerano un luminare, uno stratega della politica e ti chiamano «uomo da circo» o «uomo da cartoni animati» (*Applausi dei deputati dei gruppi della lega nord per l'indipendenza della Padania, di forza Italia e di alleanza nazionale*).

Tra gli interventi ascoltati, mi preoccupa quello del presidente della Commissione trasporti, il quale sostiene che stiamo andando nella giusta direzione e che il paese e il ramo trasporti sono in ripresa. Poi c'è la comica finale del Presidente del Consiglio che viene a dire che le ferrovie italiane sono le migliori in Europa. C'è un articolo del presidente delle ferrovie che, in occasione della sciagura di Firenze — l'ennesima — ha detto che l'Italia occupa il sedicesimo posto, seguita solo dalla Turchia. Ha poi concluso dicendo che i trasporti italiani

non sono sufficienti per trasportare la merce.

A mio avviso, signor Presidente del Consiglio, le ferrovie italiane non sono sufficienti a trasportare le menzogne che lei dice al Parlamento e al popolo italiano (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*)!

PRESIDENTE. La prego di concludere.

CESARE RIZZI. Caro ministro, lei avrà senz'altro il voto favorevole di questo Parlamento, ma non avrà la fiducia del paese; stia tranquillo che il paese ne ha piene le scatole di personaggi come lei.

Un'ultima richiesta vorrei rivolgerle: visto che io viaggio prevalentemente in aereo, le chiedo di non interessarsi almeno degli aerei; pensi solo alle ferrovie! (*Applausi dei deputati dei gruppi della lega nord per l'indipendenza della Padania, di forza Italia e di alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Fragalà. Ne ha facoltà.

VINCENZO FRAGALÀ. Signor Presidente, signor Presidente del Consiglio, signor ministro, onorevoli deputati, credo che la pervicacia e la costanza con cui il ministro Burlando ha ritenuto di non dimettersi, non soltanto di fronte alle mozioni di sfiducia dei gruppi parlamentari di opposizione ma soprattutto di fronte all'indignazione delle famiglie delle vittime, alle proteste dei dipendenti delle ferrovie, alla rivolta dell'intera opinione pubblica, segnino un particolare punto di svantaggio di questo Governo, che non si rende conto del fatto che nel sistema bipolare vige il principio della responsabilità. Questo comporta che il responsabile politico di un'inefficienza gravissima come quella del sistema dei trasporti su rotaia del nostro paese si dimetta nel momento in cui tale inefficienza esplode in una serie di sciagure, incidenti e devastazioni.

Lo dico a questo ministro, che è stato personalmente vittima di un errore giu-

diziario, per il quale si è vista riconoscere dall'amministrazione della giustizia una riparazione correlata all'errore che gli ha procurato un danno morale e di immagine, come quello che egli stesso ha lamentato. Ebbene, egli ha chiesto una riparazione per ingiusta detenzione, ponendosi come vittima di un atto di irresponsabilità — in quel caso giudiziaria — e pretendendo giustamente che chi si è macchiato di quell'atto ne paghi le conseguenze; quando è invece lui che dovrebbe rispondere politicamente, non ne vuole sapere e si appella non tanto alle ragioni della maggioranza, ma soltanto alla solidarietà della sua appartenenza.

Concludo esprimendo il mio voto favorevole sulla mozione di sfiducia presentata dal mio gruppo.

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto.

(Votazione)

PRESIDENTE. Indico la votazione per appello nominale sulle mozioni Fini ed altri n. 1-00185, Comino ed altri n. 1-00245 e Cardinale ed altri n. 1-00250, con le quali si chiedono le dimissioni del ministro dei trasporti e della navigazione.

Ricordo che chi è d'accordo sulla richiesta di dimissioni del ministro risponderà « sì », chi, invece, è contrario alla richiesta contenuta nelle mozioni risponderà « no ».

Estraggo a sorte il nome del deputato dal quale comincerà la chiama.

(Segue il sorteggio).

Comincerà dall'onorevole Sinisi.

Prima di procedere alla chiama, autorizzo a votare per primi alcuni deputati che hanno fatto espressa, tempestiva e motivata richiesta.

Si faccia la chiama.

MARIO TASSONE, *Segretario*, fa la chiama.

(Segue la votazione).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione per appello nominale sulle mozioni di sfiducia Fini ed altri n. 1-00185, Comino ed altri n. 1-00245 e Cardinale ed altri n. 1-00250 nei confronti del ministro dei trasporti e della navigazione.

Presenti	556
Votanti	555
Astenuti	1
Maggioranza	278
Hanno votato <i>sì</i>	251
Hanno votato <i>no</i> ...	304

(La Camera respinge — Vedi votazioni).

Hanno risposto « sì »:

Alborghetti Diego
 Aleffi Giuseppe
 Alemanno Giovanni
 Aloï Fortunato
 Amato Giuseppe
 Amoruso Francesco Maria
 Anedda Gian Franco
 Angeloni Vincenzo Berardino
 Anghinoni Uber
 Aprea Valentina
 Aracu Sabatino
 Armani Pietro
 Armaroli Paolo
 Armosino Maria Teresa
 Ascierio Filippo
 Baccini Mario
 Bagliani Luca
 Baiamonte Giacomo
 Balocchi Maurizio
 Barral Mario Lucio
 Becchetti Paolo
 Benedetti Valentini Domenico
 Bergamo Alessandro
 Berruti Massimo Maria
 Berselli Filippo
 Bertucci Maurizio
 Bianchi Vincenzo
 Bianchi Clerici Giovanna
 Bicocchi Giuseppe
 Biondi Alfredo
 Bocchino Italo
 Bono Nicola
 Borghezio Mario

Bosco Rinaldo
Bruno Donato
Burani Procaccini Maria
Butti Alessio
Buttiglione Rocco
Calderisi Giuseppe
Calderoli Roberto
Calzavara Fabio
Caparini Davide
Cardiello Franco
Cardinale Salvatore
Carlesi Nicola
Carrara Carmelo
Carrara Nuccio
Caruso Enzo
Cascio Francesco
Cavaliere Enrico
Cavanna Scirea Mariella
Cè Alessandro
Cesaro Luigi
Chiappori Giacomo
Chincarini Umberto
Ciapusci Elena
Cicu Salvatore
Cimadoro Gabriele
Cola Sergio
Collavini Manlio
Colletti Lucio
Colombo Paolo
Colucci Gaetano
Comino Domenico
Conte Gianfranco
Contento Manlio
Conti Giulio
Copercini Pierluigi
Cosentino Nicola
Costa Raffaele
Covre Giuseppe
Crimi Rocco
Cuccu Paolo
Cuscunà Nicolò Antonio
D'Alia Salvatore
Dalla Rosa Fiorenzo
de Ghislanzoni Cardoli Giacomo
Delfino Teresio
Dell'Elce Giovanni
De Luca Anna Maria
Deodato Giovanni Giulio
Di Comite Francesco
Di Luca Alberto
Di Nardo Aniello
D'Ippolito Ida

Divella Giovanni
Dozzo Gianpaolo
Dussin Guido
Dussin Luciano
Fabris Mauro
Fei Sandra
Filocamo Giovanni
Fini Gianfranco
Fino Francesco
Fiori Publio
Floresta Ilario
Follini Marco
Fongaro Carlo
Fontan Rolando
Fontanini Pietro
Formenti Francesco
Foti Tommaso
Fragalà Vincenzo
Franz Daniele
Fratta Pasini Pieralfonso
Fronzuti Giuseppe
Frosio Roncalli Luciana
Gagliardi Alberto
Galati Giuseppe
Galeazzi Alessandro
Galli Dario
Gambato Franca
Garra Giacomo
Gasparri Maurizio
Gastaldi Luigi
Gazzara Antonino
Gazzilli Mario
Giorgetti Giancarlo
Giovanardi Carlo
Giovine Umberto
Gissi Andrea
Giudice Gaspare
Giuliano Pasquale
Gnaga Simone
Gramazio Domenico
Grillo Massimo
Grugnetti Roberto
Guidi Antonio
Iacobellis Ermanno
Landolfi Mario
La Russa Ignazio
Lavagnini Roberto
Lembo Alberto
Lo Jucco Domenico
Lo Porto Guido
Lo Presti Antonino
Lorusso Antonio

Losurdo Stefano
Lucchese Francesco Paolo
Malavenda Mara
Malgieri Gennaro
Mammola Paolo
Mancuso Filippo
Mantovano Alfredo
Manzoni Roberto
Manzoni Valentino
Marengo Lucio
Marinacci Nicandro
Marino Giovanni
Marotta Raffaele
Marras Giovanni
Martinat Ugo
Martinelli Piergiorgio
Martini Luigi
Martino Antonio
Martusciello Antonio
Marzano Antonio
Masiero Mario
Massidda Piergiorgio
Matacena Amedeo
Matteoli Altero
Mazzocchi Antonio
Menia Roberto
Messa Vittorio
Miccichè Gianfranco
Michelini Alberto
Michielon Mauro
Miraglia Del Giudice Nicola
Misuraca Filippo
Mitolo Pietro
Morselli Stefano
Mussolini Alessandra
Nan Enrico
Nania Domenico
Napoli Angela
Niccolini Gualberto
Ostillio Massimo
Ozza Eugenio
Pace Carlo
Pace Giovanni
Pagliuca Nicola
Palmizio Elio Massimo
Palumbo Giuseppe
Panetta Giovanni
Paolone Benito
Parenti Tiziana
Paroli Adriano
Parolo Ugo
Pepe Antonio

Peretti Ettore
Pezzoli Mario
Pirovano Ettore
Pisanu Beppe
Pittino Domenico
Piva Antonio
Poli Bortone Adriana
Polizzi Rosario
Porcu Carmelo
Possa Guido
Pozza Tasca Elisa
Prestigiaco­mo Stefania
Proietti Livio
Radice Roberto Maria
Rallo Michele
Rasi Gaetano
Riccio Eugenio
Rivolta Dario
Rizzi Cesare
Rizzo Antonio
Rodeghiero Flavio
Romani Paolo
Rossetto Giuseppe
Rosso Roberto
Russo Paolo
Santandrea Daniela
Santori Angelo
Sanza Angelo
Saponara Michele
Saraca Gianfranco
Savelli Giulio
Scaltritti Gianluigi
Scarpa Bonazza Buora Paolo
Selva Gustavo
Sgarbi Vittorio
Signorini Stefano
Simeone Alberto
Sospiri Nino
Stagno d'Alcontres Francesco
Storace Francesco
Stradella Francesco
Stucchi Giacomo
Taborelli Mario Alberto
Taradash Marco
Tarditi Vittorio
Tassone Mario
Tatarella Giuseppe
Terzi Silvestro
Tortoli Roberto
Tosolini Renzo
Trantino Enzo
Tremaglia Mirko

Tringali Paolo
Urbani Giuliano
Urso Adolfo
Valducci Mario
Valensise Raffaele
Vascon Luigino
Viale Eugenio
Vito Elio
Volontè Luca
Zacchera Marco

Hanno risposto « no »:

Abaterusso Ernesto
Abbate Michele
Acciarini Maria Chiara
Acquarone Lorenzo
Agostini Mauro
Albanese Argia Valeria
Albertini Giuseppe
Aloisio Francesco
Altea Angelo
Alveti Giuseppe
Andreatta Beniamino
Angelici Vittorio
Angelini Giordano
Attili Antonio
Bandoli Fulvia
Barbieri Roberto
Basso Marcello
Bastianoni Stefano
Battaglia Augusto
Benvenuto Giorgio
Berlinguer Luigi
Bianchi Giovanni
Biasco Salvatore
Bielli Valter
Bindi Rosy
Biricotti Anna Maria
Boato Marco
Boghetta Ugo
Bogi Giorgio
Bolognesi Marida
Bonato Francesco
Bonito Francesco
Bordon Willer
Borrometi Antonio
Boselli Enrico
Bova Domenico
Bracco Fabrizio Felice
Brancati Aldo
Bressa Gianclaudio
Brugger Siegfried

Brunale Giovanni
Brunetti Mario
Bruno Eduardo
Buffo Gloria
Buglio Salvatore
Caccavari Rocco
Calzolaio Valerio
Cambursano Renato
Camoirano Maura
Campatelli Vassili
Cananzi Raffaele
Cangemi Luca
Capitelli Piera
Cappella Michele
Carazzi Maria
Carboni Francesco
Carli Carlo
Carotti Pietro
Caruano Giovanni
Casinelli Cesidio
Castellani Giovanni
Caveri Luciano
Cennamo Aldo
Cento Pier Paolo
Ceremigna Enzo
Cesetti Fabrizio
Cherchi Salvatore
Chiamparino Sergio
Chiavacci Francesca
Chiusoli Franco
Ciani Fabio
Colombo Furio
Cordoni Elena Emma
Corleone Franco
Corsini Paolo
Cossutta Armando
Cossutta Maura
Crema Giovanni
Crucianelli Famiano
Cutrufo Mauro
D'Alema Massimo
dalla Chiesa Nando
Dameri Silvana
D'Amico Natale
Danieli Franco
De Benetti Lino
Debiasio Calimani Luisa
De Cesaris Walter
Dedoni Antonina
Delbono Emilio
Delfino Leone
De Murtas Giovanni

De Piccoli Cesare
De Simone Alberta
Detomas Giuseppe
Di Bisceglie Antonio
Di Capua Fabio
Di Fonzo Giovanni
Diliberto Oliviero
Di Rosa Roberto
Di Stasi Giovanni
Domenici Leonardo
Duca Eugenio
Duilio Lino
Faggiano Cosimo
Fassino Piero
Ferrari Francesco
Finocchiaro Fidelbo Anna
Fioroni Giuseppe
Folena Pietro
Fredda Angelo
Frigato Gabriele
Fumagalli Marco
Fumagalli Sergio
Gaetani Rocco
Galdelli Primo
Galletti Paolo
Gambale Giuseppe
Gardioli Giorgio
Gasperoni Pietro
Gatto Mario
Gerardini Franco
Giacalone Salvatore
Giacco Luigi
Giannotti Vasco
Giardiello Michele
Giordano Francesco
Giulietti Giuseppe
Grignaffini Giovanna
Grimaldi Tullio
Guarino Andrea
Guerra Mauro
Guerzoni Roberto
Innocenti Renzo
Iotti Leonilde
Izzo Domenico
Izzo Francesca
Jannelli Eugenio
Jervolino Russo Rosa
Labate Grazia
Ladu Salvatore
Lamacchia Bonaventura
La Malfa Giorgio
Leccese Vito

Lenti Maria
Lento Federico Guglielmo
Leoni Carlo
Li Calzi Marianna
Liotta Silvio
Lombardi Giancarlo
Lorenzetti Maria Rita
Lucà Mimmo
Lucidi Marcella
Lumia Giuseppe
Maccanico Antonio
Maggi Rocco
Malagnino Ugo
Malentacchi Giorgio
Manca Paolo
Mancina Claudia
Mangiacavallo Antonino
Mantovani Ramon
Manzato Sergio
Manzini Paola
Mariani Paola
Marini Franco
Marongiu Gianni
Maselli Domenico
Massa Luigi
Mastroluca Francesco
Mattarella Sergio
Mattioli Gianni Francesco
Mauro Massimo
Mazzocchin Gianantonio
Melandri Giovanna
Meloni Giovanni
Merlo Giorgio
Merloni Francesco
Michelangeli Mario
Migliavacca Maurizio
Molinari Giuseppe
Monaco Francesco
Montecchi Elena
Morgando Gianfranco
Moroni Rosanna
Mussi Fabio
Muzio Angelo
Nappi Gianfranco
Nardone Carmine
Negri Luigi
Nesi Nerio
Niedda Giuseppe
Occhionero Luigi
Oliverio Gerardo Mario
Olivieri Luigi
Olivo Rosario

Orlando Federico
Ortolano Dario
Paissan Mauro
Palma Paolo
Parrelli Ennio
Pasetto Giorgio
Pecoraro Scanio Alfonso
Penna Renzo
Pennacchi Laura Maria
Pepe Mario
Peruzza Paolo
Petrella Giuseppe
Petrini Pierluigi
Pezzoni Marco
Piccolo Salvatore
Pinza Roberto
Pisapia Giuliano
Piscitello Rino
Pistelli Lapo
Pistone Gabriella
Pittella Giovanni
Polenta Paolo
Pompili Massimo
Prestamburgo Mario
Procacci Annamaria
Prodi Romano
Rabbito Gaetano
Raffaelli Paolo
Raffaldini Franco
Ranieri Umberto
Rava Lino
Repetto Alessandro
Ricciotti Paolo
Risari Gianni
Riva Lamberto
Rivera Giovanni
Rizza Antonietta
Rizzo Marco
Rogna Sergio
Romano Carratelli Domenico
Rossi Edo
Rossiello Giuseppe
Rotundo Antonio
Ruberti Antonio
Rubino Paolo
Ruffino Elvio
Ruggeri Ruggero
Ruzzante Piero
Sabattini Sergio
Saia Antonio
Sales Isaia
Salvati Michele

Saonara Giovanni
Saraceni Luigi
Sbarbati Luciana
Scantamburlo Dino
Schietroma Gian Franco
Schmid Sandro
Sciacca Roberto
Scozzari Giuseppe
Scrivani Osvaldo
Sedioli Sauro
Serafini Anna Maria
Servodio Giuseppina
Settimi Gino
Sica Vincenzo
Signorino Elsa
Siniscalchi Vincenzo
Sinisi Giannicola
Soave Sergio
Soda Antonio
Solaroli Bruno
Soriero Giuseppe
Soro Antonello
Spini Valdo
Stajano Ernesto
Stanisci Rosa
Stelluti Carlo
Strambi Alfredo
Susini Marco
Targetti Ferdinando
Tattarini Flavio
Testa Lucio
Trabattoni Sergio
Treu Tiziano
Tuccillo Domenico
Turci Lanfranco
Turco Livia
Turrone Sauro
Valetto Bitelli Maria Pia
Valpiana Tiziana
Vannoni Mauro
Veltri Elio
Vendola Nichi
Veneto Armando
Vignali Adriano
Vigneri Adriana
Vigni Fabrizio
Villetti Roberto
Visco Vincenzo
Vita Vincenzo Maria
Voglino Vittorio
Volpini Domenico
Voza Salvatore

Widmann Johann Georg
Zagatti Alfredo
Zani Mauro
Zeller Karl

Si sono astenuti:

Burlando Claudio

Sono in missione:

Apolloni Daniele
Berlusconi Silvio
Cerulli Irelli Vincenzo
Dini Lamberto
Evangelisti Fabio
Fantozzi Augusto
Novelli Diego
Savarese Enzo
Scalia Massimo
Veltroni Valter

PRESIDENTE. Suspendo la seduta fino alle 15.

La seduta, sospesa alle 14,10, è ripresa alle 15.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
LUCIANO VIOLANTE

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Andreatta, Berlinguer, Bordon, Calzolaio, Fassino, Finocchiaro Fidelbo, Mattioli, Montecchi, Pennacchi, Prodi, Sales, Sinisi, Testa, Treu, Turco, Vigneri, Visco e Vita sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta odierna.

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

Preavviso di votazioni elettroniche (*ore 15,02*).

PRESIDENTE. Poiché nel corso della seduta potranno aver luogo votazioni me-

diate procedimento elettronico, decorrono da questo momento i termini di preavviso di cinque e venti minuti previsti dall'articolo 49, comma 5, del regolamento.

Annuncio dello svolgimento di interrogazioni a risposta immediata (*ore 15,03*).

PRESIDENTE. Ricordo che nella seduta di domani, venerdì 3 aprile 1998, alle ore 15, avrà luogo lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata (*question time*), con ripresa televisiva diretta, con la partecipazione di ministri di settore.

Comunico che i quesiti sottoposti al Governo riguarderanno gli interventi per il patrimonio archeologico subacqueo, la gara per il terzo gestore di telefonia mobile, gli investimenti per le opere pubbliche ed il prezzo dei farmaci.

I gruppi che hanno presentato interrogazioni su argomenti diversi da quelli indicati possono presentare altro quesito con riferimento ai temi prescelti entro le ore 18 di oggi.

Trasferimento in sede legislativa della proposta di legge n. 3158 (*ore 15,05*).

PRESIDENTE. Ricordo di aver comunicato, nella seduta di ieri, che la XIII Commissione permanente (Agricoltura) ha elaborato un nuovo testo ed ha chiesto il trasferimento in sede legislativa ai sensi dell'articolo 92, comma 6 del regolamento, della seguente proposta di legge, ad essa attualmente assegnata in sede referente:

TATTARINI ed altri: « Modifica all'articolo 7 della legge 10 febbraio 1992, n. 164, recante nuova disciplina delle denominazioni di origine dei vini » (3158).

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione la proposta di trasferimento a Commissione in sede legislativa della proposta di legge n. 3158.

(*È approvata*).

**Per un richiamo al regolamento
e sull'ordine dei lavori (ore 15,06).**

MARA MALAVENDA. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARA MALAVENDA. Presidente, ieri non ero in aula e credevo veramente ad un pesce d'aprile quando ho sentito che si era deciso di contingentare i tempi dell'esame del progetto di legge di revisione costituzionale.

Purtroppo dalle notizie ho appreso che era proprio questa la decisione presa dalla Conferenza dei presidenti di gruppo di ieri. Mi sembra una decisione davvero assurda e incredibile; la si è motivata anzitutto con i tantissimi emendamenti (si parlava sulla stampa di 50 mila). Sappiamo però che questo non è vero perché avete già provveduto in gran parte ad annullare quei 50 mila emendamenti; in dirittura d'arrivo ne sono rimasti solo circa 7.500.

Se ci fosse stata la volontà politica, si sarebbe potuto comodamente esaminarli, discuterli, valutarli e votarli con tutta l'attenzione necessaria. Così non è stato; l'obiettivo, probabilmente, è quello di tacere o comunque di far tacere. Su che cosa volete che si taccia? Forse soprattutto su questa fretta, sull'ansia di mettere in atto tutto il decentramento possibile previsto dalla Commissione bicamerale per le amministrazioni locali.

C'è allora da domandarsi il motivo di tanta fretta. La risposta è scontata, ovvia e sotto gli occhi di tutti: è lì che c'è potere, è lì che c'è la pratica di sottogoverno, è lì che sindaci, sindacati, politici, amministratori gestiscono e si spartiscono la torta affamando — è inutile dirlo — la povera gente, per un ovvio ritorno del tutto politico; c'è chi tira di qua, chi di là e così via.

Si tratta del sottopotere rappresentato dai contratti d'area, dai patti territoriali, dal sottosalarario, dallo sfruttamento di chi lavora e di chi non lavora, grazie alle varie formule che avete saputo inventare.

A questo punto le analogie tra gli obiettivi che Gelli aveva qualche anno fa e le dinamiche politiche istituzionali di questi ultimi anni (da Craxi a Prodi, passando ovviamente per Berlusconi) sono veramente molte ed impressionanti. Basta pensare al regime monopolistico dei mezzi di informazione, al presidenzialismo, al restringimento dei residui spazi politici e sindacali, agli stessi contenuti della Commissione bicamerale. La massoneria è stata ed è una *lobby* affaristica trasversale che credo non sia estranea; credo anche che Prodi rappresenti veramente il comitato di affari della borghesia.

È per questi motivi che chiedo si ridiscuta, a partire da queste osservazioni, l'assurda decisione del contingentamento dei tempi che è stata, pare, presa ieri.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Malavenda. Purtroppo, come lei sa, la decisione non può più essere oggetto di correzione.

ROBERTO MANZIONE. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTO MANZIONE. Intervengo sull'ordine dei lavori o per un richiamo ad un regolamento che non c'è.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, ieri sera alle 21,30 circa, in sede di discussione del progetto di riforma costituzionale con riferimento all'articolo 57 (e quindi dei relativi emendamenti, subemendamenti ed articoli aggiuntivi), discussione che avveniva contestualmente alla trasmissione di una partita, mi sembra della Juventus, registravamo in aula una situazione anomala. Infatti, degli iscritti a parlare erano presenti soltanto gli onorevoli Teresio Delfino ed Olivieri, mentre del Comitato dei 18 più uno non era presente nessuno: non c'era il presidente D'Alema né i vicepresidenti Urbani, Elia e Tatarella; non c'era — cosa secondo noi ancora più grave — il relatore D'Onofrio; ripeto, non c'era alcuno dei componenti il Comitato dei 18 più uno.

L'articolo 3, comma 2, della legge costituzionale 24 gennaio 1997, n. 1, prevede testualmente: «La Commissione è rappresentata davanti alle Assemblee da un Comitato formato dal presidente, dai relatori e dai deputati e senatori in rappresentanza di tutti i gruppi». Visto allora che si discuteva dell'articolo 57 ed il deputato Olivieri (perché, secondo me correttamente, l'onorevole Teresio Delfino aveva poco prima rinunciato per protesta al suo intervento) provvedeva ad illustrare anche i suoi emendamenti, mi chiedo per chi lo facesse, se non c'era alcuno della Commissione che lo ascoltasse. Le chiedo ancora, signor Presidente, se può essere formalmente valida una seduta se non c'è chi dovrebbe essere il contraddittore naturale, perché per esprimere il parere sugli emendamenti bisognerebbe ascoltare anche la discussione sull'articolo 57.

Non ritiene inoltre, signor Presidente, ove non ravvisi la nullità — ribadisco la nullità — della seduta di ieri sera, di poter consentire all'onorevole Teresio Delfino, il quale ha rinunciato a svolgere il suo intervento, come risulta dal resoconto stenografico, con la specifica motivazione che in aula non c'era nessuno dei componenti il Comitato dei 18 più uno, non il relatore né il presidente, di fare l'intervento che non ha svolto ieri?

Vengo all'ultima valutazione e mi dispiace che non sia presente l'onorevole Mussi. Egli questa mattina ha attaccato l'onorevole Masi, il quale non ha bisogno di difensori di ufficio, ma ha fatto un discorso che atteneva alla sobrietà ed alla serietà.

Mi rivolgo all'onorevole Mussi e, come dicevo, mi dispiace che non sia in aula, per tre motivi: perché il presidente della Commissione bicamerale appartiene al gruppo presieduto dall'onorevole Mussi; perché quest'ultimo fa parte della Commissione bicamerale e perché egli fa parte altresì di quella maggioranza che, con il parere contrario di una buona parte dell'opposizione, ha dato il via libera a quella accelerazione che tutti chiedevano.

Ed allora, onorevole Mussi, le sembra serio chiedere un'accelerazione dei lavori

sul progetto della bicamerale e poi offrire un panorama desolante di quel tipo? Io non lo so. So però che abbiamo in discussione nel Comitato per la legislazione... Vedo entrare l'onorevole Mussi.

PRESIDENTE. Lo ha evocato!

ROBERTO MANZIONE. Come stavo dicendo, so che abbiamo in discussione dinanzi al Comitato per la legislazione la normativa per la riorganizzazione del teatro. Non amo né il teatro né la teatralità quando si svolgono fuori dalle sedi istituzionali. La rappresentazione che ha dato l'onorevole Mussi stamattina nell'attaccare ingiustamente l'onorevole Masi — perché la deroga per quella mozione di sfiducia apparteneva ad una prassi che lei conosce, signor Presidente — non mi è piaciuta. Spero tuttavia di essere stato abbastanza pacato e calmo sia nel rappresentare un'istanza che, secondo me, coinvolge anche l'opinione pubblica sia nel chiederle di poter rispondere alle mie domande.

ALBERTO LEMBO. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALBERTO LEMBO. In analogia con quanto evidenziato dal collega Manzione, devo dire che effettivamente ieri sera, dopo gli interventi che avevano come tema il nuovo calendario dei lavori, il nuovo contingentamento dei tempi, le modalità ed i criteri in base ai quali la Presidenza della Camera, con l'assenso della maggior parte dei gruppi, aveva ritenuto opportuno procedere in questo senso, abbiamo potuto verificare una situazione del tutto anomala, direi pesantemente viziata, in cui, alla presenza dei vizi evidenziati dal collega Manzione, il Presidente di turno non ha ritenuto opportuno sospendere la seduta. A quel punto, giustamente, qualche collega ha creduto che non fosse decoroso prendere parte alla discussione.

È stata una parte di seduta che i deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania ritengono nulla.

Signor Presidente, se possiamo capire esigenze di maggioranza più o meno variabili e di gruppi più o meno collegati con questa per accelerare i tempi ed arrivare a non si sa quale risultato, anche con regole che vengono interpretate in un modo molto parziale, in questo caso si è andati avanti totalmente al di fuori di qualunque regola. L'osservazione vale per quanto è successo ieri sera, e quindi chiedo che i tempi della presunta discussione di ieri sera vengano azzerati e che coloro i quali dovevano intervenire ieri sera abbiano titolo per poterlo fare oggi, proprio perché quella parte di seduta è da considerarsi radicalmente nulla sotto ogni punto di vista. Ciò anche per quanto riguarda il decorso del tempo, non soltanto i colleghi iscritti a parlare. Come avevo già detto ieri sera, non ritenendoci vincolati da un accordo che non ci riguarda, certamente in futuro non potremo tollerare che si verifichino situazioni di questo genere, in cui la maggioranza e la sua interpretazione possono anche permettere, con la forza dell'autorità e del numero, di passare al di sopra di interpretazioni di minoranza, a maggior ragione quando non si tratta più di un'interpretazione ma semplicemente di una verifica di una realtà di fatto, cioè l'assenza degli elementi che danno valore alla seduta.

Signor Presidente, so quanto lei sia sensibile alla presenza del numero legale in Assemblea, tant'è vero che abbiamo avuto anche motivi di contrasto per quanto riguarda il conteggio o la stima dei presenti in aula: certamente non è possibile stimare in aula la presenza dei componenti della Commissione bicamerale, che per legge ha il ruolo di interlocutore nei confronti dell'intera Assemblea. Stigmatizzando quanto è successo ieri e chiedendo ancora una volta il recupero di quanto ieri non è stato possibile fare, l'avverto che, per quanto riguarda l'avvenire, eventuali situazioni di questo genere certamente non potrebbero vederci assu-

mere una posizione neutra. Non siamo nel campo dell'interpretazione, bensì dell'eliminazione del regolamento ed anche — visto che si fa riferimento ad una legge — nel campo dell'eliminazione di quelle che possono risultare scomode (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*).

GIUSEPPE BICOCCHI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE BICOCCHI. A nome della nostra componente mi associo a quanto detto dai colleghi Manzione e Lembo sul problema specifico posto, relativo alla discussione svoltasi ieri sera e sul richiamo al rispetto minimo delle norme regolamentari.

Credo che da qui in avanti dovremo fare tutti grandissima attenzione al regolamento, perché valutando il modo in cui la maggioranza e anche lei, Presidente, interpretate le norme, credo che occorra una strenua difesa del regolamento e l'utilizzo di tutte le misure che esso concede a chi dissente dalla maggioranza politica ma anche dalla maggioranza di fatto che, con il sostegno sostanziale di alleanza nazionale, esiste in quest'aula. Chi non è d'accordo con la cappa che si sta chiudendo sul Parlamento e sul paese ha il diritto ed il dovere di reagire.

Lei ha risposto alla collega Malavenda che la discussione sul contingentamento è chiusa e niente la potrà riaprire. Ha dato senz'altro una risposta ineccepibile sul piano regolamentare. Spero che consentirà a ciascuno di noi di esprimere, tutte le volte che vorremo, il nostro profondo dissenso, la nostra indignazione.

Personalmente ho sostenuto questo argomento in seno alla Giunta per il regolamento per mesi ed ho raccolto il consenso quasi unanime dei suoi componenti sul fatto che non si sarebbe proceduto al contingentamento dei tempi per l'esame del progetto di legge costituzionale di riforma della seconda parte della Costi-

tuzione. Poi lei, Presidente, ha sfumato progressivamente le cose, ma il consenso era generale.

Intervenni in aula quando fu deciso il contingentamento della discussione sulle linee generali e il vicepresidente Biondi mi rispose che nessuno avrebbe imbavagliato i parlamentari in aula e che, ovviamente, sarebbe stato consentito non dico l'ostruzionismo, pure legittimo, ma il confronto e che sarebbero stati graziosamente concessi due minuti alle componenti del gruppo misto sugli emendamenti. Se anche questa assicurazione verrà meno e non vi sarà la possibilità di partecipare correttamente al dibattito parlamentare sulla revisione di quattro quinti della nostra Costituzione, portando quel minimo di contributo consentito da intervento di due minuti — non ho mai chiesto di più —, credo che l'accusa di limitare la discussione solo ai vertici dei gruppi e dei partiti non sarebbe che un'amara e semplice constatazione.

Se così fosse, utilizzeremo tutti gli strumenti regolamentari, finché ve ne saranno, per far valere la nostra posizione (*Applausi dei deputati del gruppo misto-per l'UDR-patto Segni/liberali*).

PRESIDENTE. Mi permetta, senatore D'Onofrio, di darle atto che lei, a differenza di altri, è assolutamente esente da responsabilità per quanto è accaduto ieri sera. Lei infatti aveva avvertito tempestivamente che non sarebbe stato presente.

Gli uffici avevano informato tutti i relatori, il presidente ed i vicepresidenti della Commissione della seduta di ieri sera. Probabilmente vi sono stati equivoci o inconvenienti che non hanno permesso loro di partecipare. Il senatore D'Onofrio però ha tempestivamente avvertito che non sarebbe potuto venire, quindi è davvero esente da qualunque responsabilità.

Dei colleghi che avevano chiesto di parlare ieri sera erano assenti gli onorevoli Cherchi, Rebuffa ed Urbani. L'onorevole Teresio Delfino e l'onorevole Frattini hanno giustamente protestato per l'assenza dei componenti il Comitato dei diciotto. Quindi darò loro la parola perché

possano oggi svolgere l'intervento che correttamente non hanno ritenuto di svolgere ieri.

Naturalmente non vi è alcun problema di nullità e di invalidità della seduta: grazie a Dio non siamo in pretura!

Per quanto riguarda la questione dei tempi, mi pare che già abbiamo abbondantemente discusso del problema ieri. Nei margini consentiti dal contingentamento, si ricorrerà a quel minimo di elasticità che non priverà i colleghi della possibilità di esprimere le loro opinioni. Naturalmente, chiedo elasticità anche da parte loro, perché i vincoli del contingentamento sono noti a tutti.

Ovviamente, colleghi, auspico che la circostanza che si è verificata ieri sera non si verifichi altre volte nel corso delle sedute. Altrimenti è inutile contingentare i tempi.

Seguito della discussione del progetto di legge costituzionale: Revisione della parte seconda della Costituzione (3931)
(ore 15,22).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge costituzionale: Revisione della parte seconda della Costituzione.

(Ripresa esame articolato — articolo 57 — A.C. 3931)

PRESIDENTE. Ricordo che nella seduta del 20 marzo scorso era iniziata la discussione sul complesso dell'articolo 57 del testo costituzionale e dei relativi emendamenti, subemendamenti ed articoli aggiuntivi (*per l'articolo, gli emendamenti, i subemendamenti e gli articoli aggiuntivi vedi l'allegato A — A.C. 3931 sezione 1*). La discussione si è conclusa nella seduta di ieri, con l'eccezione dei colleghi Teresio Delfino e Frattini.

Avverto che l'emendamento Valducci 57.66 è stato ritirato; che l'emendamento Di Bisceglie 57.54 è stato sottoscritto dal deputato Cherchi; che gli emendamenti

Stucchi 57.8, Gnaga 57.25 e Oreste Rossi 57.46 sono stati ritirati. Avverto altresì che è stato ritirato dal presentatore l'emendamento Taradash 57. 170.

Avverto infine che nell'emendamento Taradash 57.16 dopo la parola « Trentino » e prima delle parole « Alto Adige-Südtirol » è stata erroneamente riportata una virgola, che deve intendersi come non sussistente.

Ricordo che, come già annunciato nelle precedenti sedute, gli articoli aggiuntivi Fontan 57.01 e 57.02 risultano preclusi dalla reiezione, nella seduta dell'11 febbraio scorso, del principio — contenuto nell'emendamento Fontan 55.16 — della previsione di una forma di Stato confederale.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Teresio Delfino. Ne ha facoltà.

TERESIO DELFINO. Signor Presidente, la ringrazio. Credo tuttavia di dover ribadire la posizione del nostro gruppo.

Noi riteniamo che, quando è in gioco il rispetto di regole — formali e non formali — riguardanti il corretto rapporto all'interno di un'istituzione, si debba rivendicare la loro puntuale osservanza. Proprio in questo spirito, infatti, si esaltano la capacità del Parlamento ed il rispetto reciproco tra le forze politiche.

Nel merito dell'articolo 57, il gruppo del CDU-CDR attribuisce un valore fondamentale alla questione della forma di Stato. Noi riteniamo che il testo emerso nel corso dei lavori della Commissione non rappresenti in modo adeguato ed alto la richiesta presente nel paese di una nuova e forte distribuzione dei poteri tra Stato centrale ed autonomie locali. Vogliamo qui affermare che su questo snodo si gioca larga parte della credibilità della nostra azione riformatrice con riferimento alla revisione della seconda parte della Costituzione.

È innegabile che nel paese si registra un crescente sentimento ed un'ansia profonda per il superamento della situazione attuale: si chiede un cambiamento forte che porti sul territorio (nelle regioni, nelle province, negli enti locali) un nuovo or-

dinamento statale, per superare quanto di inefficiente, di sclerotico e di inadeguato ai tempi vi è nell'attuale gestione del paese. Quest'azione — lo diciamo con forza — non può essere limitata alle pur pregevoli intenzioni contenute nelle leggi ordinarie, nelle leggi Bassanini: deve fondarsi su un nuovo patto tra i cittadini e lo Stato. Il nuovo patto deve tener conto delle esigenze attuali e non può fondarsi sulle ragioni che hanno portato nel 1947 i costituenti a definire un'organizzazione statale che prevedeva per i poteri decentrati il regime di specialità per alcune regioni. Certamente le ragioni di allora sono valide e non vanno abbandonate: non possono essere superate. Ma a nostro giudizio la riforma deve avere la capacità di coniugare con quelle tradizioni, con quelle ragioni storiche e sociali, le nuove istanze di libertà, di autonomia e di diversa statualità che sono profonde nelle viscere di questo paese e che vengono avanti con sempre maggiore intensità.

Credo, signor Presidente, onorevoli colleghi, che dobbiamo uscire da una logica che tenta di contemperare il tutto in un gradualismo che non sa cogliere fino in fondo le pulsioni nuove che stanno emergendo su questo tema fondamentale. Riteniamo che anche il passo compiuto dalla Commissione costituisca un'innovazione che va nella direzione che noi auspichiamo, però l'emendamento n. 57.82 non raccoglie fino in fondo, a nostro giudizio, quanto noi avevamo scritto — me lo consentano i colleghi della Commissione bicamerale — nell'emendamento n. 57.63, dove forme e condizioni particolari di autonomia non erano subordinate alle disposizioni dell'articolo 62, e dove, soprattutto, la possibilità di allargare la specialità di un'autonomia più corrispondente alle esigenze dei cittadini non era una facoltà, ma veniva invece sancita come un doveroso adempimento rispetto alle regioni che avessero richiesto di avere le medesime possibilità di autogoverno previste per quelle a statuto speciale.

Da qui la prima riflessione che poniamo su questo tema, su questa frontiera che riteniamo questione tra le più impor-

tanti e fondamentali della nostra azione di riforma della seconda parte della Costituzione: poiché è stato fatto questo passo, perché non è stata accolta la formulazione che prevedeva, semplicemente, che alle regioni che lo avessero richiesto, con legge costituzionale fossero estese le forme e le condizioni particolari di autonomia previste per le regioni a statuto speciale?

MASSIMO D'ALEMA, *Presidente della Commissione parlamentare per le riforme costituzionali*. È esattamente quello che dice...

TERESIO DELFINO. No, là si tratta di una facoltà, mentre noi chiediamo che lo Stato corrisponda alla richiesta delle regioni. Abbiamo già visto, onorevole presidente D'Alema, quanto sia stato lungo il percorso della realizzazione dell'istituto regionale. Oggi che su questo tema apportiamo una modifica costituzionale, vogliamo avere le garanzie che per le altre regioni che vogliono avvicinarsi a quella prospettiva non vi siano né lacci, né laccioli, né remore, né freni da parte dello Stato nazionale a che questa condizione si realizzi.

Quindi, pur prendendo atto che l'emendamento della Commissione n. 57.82 costituisce un passo in avanti, riteniamo che sia soggetto ancora ad elementi di incertezza, subordinando la volontà di andare in questa direzione a freni di cui non riusciamo a capire fino in fondo la ragione. Oltre tutto, vedo che su questa vicenda alcuni membri del Comitato dei 19 e della Commissione bicamerale hanno firmato emendamenti assolutamente parziali che prevedono, ad esempio, la possibilità dello statuto speciale, quindi della specialità nell'autonomia, alla regione Veneto o alla regione Lombardia, per esempio. Allora, mi chiedo: perché non al Piemonte, perché non alla Liguria, perché non alle Puglie, perché non ad altre regioni?

Francamente, all'interno dello stesso Comitato dei 19 vi è, a mio avviso, la necessità di arrivare ad una proposta che corrisponda ad un sentimento diffuso.

L'istanza del federalismo, di una più forte ed adeguata responsabilità, di autonomia e di gestione economica e sociale, prevista per le regioni a statuto speciale deve poter divenire la condizione di normalità nella nuova organizzazione statutale del paese.

Sono le questioni che con questo breve intervento volevamo affermare in sede di discussione sull'articolo 57, perché traggono alimento ed origine ad una storia e una tradizione che a nostro avviso non possono fermarsi in mezzo al guado. Ma se questa scelta è in corso, come sembra indicare l'emendamento della Commissione, allora va portata fino in fondo secondo le modalità proposte dall'emendamento del gruppo per l'UDR-CDU/CDR. Crediamo che esso vada incontro a quella forte esigenza che c'è nel paese; crediamo che l'affermazione del diritto delle regioni di avanzare questa richiesta e di vederla riconosciuta sia una risposta alta nella prospettiva di tutelare in modo nuovo, più responsabile, anche il concetto dell'unità del paese.

Sono queste le considerazioni che ci spingono, quindi, ad avere un atteggiamento di grande disponibilità verso tutte quelle forze politiche che condividono questo percorso e rassegniamo queste riflessioni al Comitato dei diciannove, perché la risposta del Parlamento in materia deve essere a nostro avviso completa, chiara, trasparente, che lasci ai cittadini e alle popolazioni di ogni singola regione la possibilità di questa fondamentale scelta (*Applausi dei deputati del gruppo per l'UDR-CDU/CDR*).

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

FRANCO FRATTINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la nostra proposta, che è esplicitata in alcuni emendamenti all'articolo 57, ha un presupposto: quello che una ricetta federalista vera riduce ed in qualche modo riporta lo Stato nazione ad ente a pari rango di comuni, province e regioni, per cui fa dello Stato nazione un elemento costitutivo della forma repubblicana e federale.

Vi è un punto non di poco rilievo, in ordine al quale a noi sembra che il risultato cui è arrivata la Commissione non abbia realizzato appieno questo obiettivo, ed è per tale ragione che rapidamente delineerò quali sono per il nostro gruppo i punti essenziali, soprattutto rispetto ad un procedimento realmente federalista di costituzione della nuova forma di Stato.

Punto primo: occorre delineare e delimitare con maggiore chiarezza e, vorrei dire, fermezza la regola sulle competenze legislative dello Stato. Per ora ci siamo limitati ad invertire il criterio di ripartizione delle competenze, che è attualmente disciplinato dall'articolo 117; non basta. Per noi è essenziale, per esempio, che sia cancellata quella sorta di clausola di chiusura che fa riferimento alla generica tutela di imprescindibili interessi nazionali, perché quella clausola di chiusura è vaga, pericolosa, consentirebbe in qualche modo allo Stato centrale di riprendersi le competenze legislative, vanificando il processo di attribuzione di competenze legislative proprie degli enti territoriali.

Il secondo punto essenziale di questo schema è l'istituzione di un Senato federale: riteniamo che la sede di raccordo tra Stato, regioni ed enti locali, uno strumento di garanzia del processo federalista, possa essere proprio la seconda Camera. Ed allora la nostra idea è che il Senato possa avere una composizione ristretta, una composizione sì interamente elettiva, ma con l'importanza di un'elezione contestuale rispetto all'elezione delle Assemblee regionali ed in contestuale correlazione con l'elezione diretta dei presidenti delle regioni. Credo che questo darebbe anche la sensazione e la prova istituzionale di un collegamento tra la seconda Camera e il sistema delle autonomie.

Terzo punto. È per noi essenziale che si costruisca un nuovo modello di regione, anzitutto attraverso l'elezione diretta dei presidenti e in secondo luogo, credo, assicurando quel raccordo tra regioni ed enti locali che è la miglior garanzia contro i rischi di un neocentralismo regionale.

Ed ancora. Il punto essenziale è per noi quello della possibilità di riconoscere livelli differenziati di autonomia per tutte le regioni italiane che lo decidano con autonome e responsabili valutazioni politiche. Questo è il punto essenziale del procedimento federalista, che nel nostro disegno è la ricetta migliore. Ed allora, quello che ancora separa la nostra idea dallo schema proposto dalla Commissione è in sostanza la ancora troppo scarsa partecipazione della regione al processo decisionale, che dovrebbe portare, nella nostra idea, ogni regione a poter scegliere di ritagliarsi uno spazio di autonomia più ampia, attingendo ad esempio dalle materie riservate allo Stato ai sensi dell'articolo 58, mediante decisioni autonome frutto di una decisione politica delle rispettive Assemblee.

Ma questo non basta. Noi riteniamo che l'ampliamento deciso da ciascuna regione del proprio ambito di sovranità debba essere poi accompagnato da un processo di verifica che non preveda una esclusività del Parlamento nazionale nel potere di riconoscere o di negare ciò che autonomamente ciascuna regione ha responsabilmente deciso di prendere o di attribuirsi, ma un procedimento — anche nel Parlamento nazionale — che veda concorrere la regione interessata, non ad una sorta di contrattazione ma ad una sorta di partecipazione al processo decisionale. Se questo manca, noi avremo ricostituito surrettiziamente un modello che in fondo riserva la parola finale, il potere di concedere o di negare sempre al Parlamento dello Stato, al Parlamento nazionale. Noi invece vogliamo abbandonare la regola della concessione o della negazione. Vogliamo far partecipare il mondo delle autonomie al processo formativo dello spazio di sovranità di ciascun ambito e di ciascuna regione. E in questo, ovviamente, mettiamo anche la delimitazione dell'ambito del cosiddetto federalismo fiscale, che è un punto essenziale, perché solamente il potere di raccolta delle risorse può corrispondere ad un potere di effettiva legislazione o amministrazione.

Ed ecco allora che noi riteniamo non sia possibile, per realizzare tutto questo, ricorrere all'ordinario procedimento di legislazione costituzionale (perché è un procedimento troppo pesante, perché lascia arbitro il Parlamento di decidere tutto), né relegare questo procedimento così importante all'ambito dell'attuale articolo 138, cioè all'ambito della procedura di revisione costituzionale. La nostra idea è che questo procedimento di rideterminazione degli ambiti di sovranità non sia materia di revisione costituzionale, ma sia materia di formazione e di costituzione della nuova forma di Stato. Nel concetto di revisione costituzionale è insito un concetto di residualità, di correzione, di emendamento rispetto ad una forma ordinaria. Per noi la forma ordinaria della forma di Stato repubblicana e federale sarà la risultante di questo procedimento di rideterminazione delle varie sovranità territoriali. Ecco perché io credo che restituire al procedimento costitutivo, quindi all'articolo 57, e non relegare (uso il termine «relegare» intenzionalmente) all'articolo 138 avrebbe un significato politico molto chiaro che per noi è un punto fermo e qualificante.

Vorrei ora soffermarmi su un ultimo tema: la partecipazione popolare al procedimento di rideterminazione delle sovranità territoriali. Noi riteniamo che il passaggio del referendum consultivo sulla nuova forma di sovranità regionale sia un passaggio ineliminabile; riteniamo in altri termini che la responsabilità e la responsabilizzazione delle autonomie politiche passi attraverso una verifica con gli elettori. Occorre quindi chiedere agli elettori se condividano o meno la scelta politica che l'assemblea regionale ha fatto, di chiedere e di attribuire uno spazio maggiore di quello che nella forma di delimitazione ordinaria o standard o delimitata dall'articolo 58, si era deciso di fare.

Un ultimo punto ed un'ultima riflessione di tipo politico. Credo che si fosse deciso e che vi fosse un orientamento largamente condiviso secondo cui in materie come questa (disegnare la forma di Stato repubblicana e federale) maggio-

ranze precostituite, ordini di partito, ordini di schieramento non possano valere, ed allora io mi rivolgo a tutti coloro che, al di là di una valutazione o di un impegno di schieramento, ritengono, come credo che in questo tema si debba ritenere, che il contributo a costruire uno Stato moderno debba essere patrimonio di tutte le forze politiche, che non vi possano essere impedimenti o veti di partito a concorrere a migliorare lo schema che la Commissione ha proposto al Parlamento.

Vi sono forze politiche che sostengono modelli avanzati di riforma dello Stato. Ecco, noi diciamo anche a queste forze politiche che le nostre proposte, i nostri modelli, i nostri emendamenti hanno una novità: la novità è nel procedimento. Un procedimento che coinvolge le autonomie, un procedimento che non lascia arbitro il Parlamento nazionale di decidere tutto; un procedimento sul quale chiamiamo i colleghi di tutte le forze politiche ad una opportuna riflessione perché è un'occasione che credo il Parlamento non possa lasciarsi sfuggire (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

PRESIDENTE. Esauriti gli interventi sul complesso degli emendamenti, chiedo al relatore sulla forma di Stato di esprimere il parere sugli emendamenti, subemendamenti ed articoli aggiuntivi presentati all'articolo 57. Ricordo che sono stati ritirati gli emendamenti Valducci 57.66 e Taradash 57.13.

FRANCESCO D'ONOFRIO, Relatore sulla forma di Stato. Desidero ricordare, come faccio ogni volta che si inizia l'esame di un articolo, che il parere che sto per rendere non è né può essere il parere del relatore in quanto tale, ma del Comitato dei 19, normalmente espresso a maggioranza (quando il parere è espresso all'unanimità, lo dirò).

Come ha ricordato il Presidente gli emendamenti Valducci 57.66 e Taradash 57.13 sono stati ritirati.

Per quanto riguarda poi gli emendamenti, da quello Malavenda 57.15 fino a quello Zeller 57.64, il parere è contrario

per una ragione che è opportuno riferire all'inizio dei nostri lavori. Il Comitato ha ritenuto di non modificare in alcun modo l'elenco delle regioni previste dalla Costituzione vigente né la loro denominazione. Quindi il parere è stato contrario a tutte le proposte emendative tendenti a denominare in modo diverso talune regioni o a definire regioni diverse da quelle che esistono. Quindi, il parere contrario è dovuto a questo criterio generale e non è determinato da specifiche ragioni di contrarietà rispetto al Trentino, all'Emilia Romagna o alla Lucania. Il parere contrario è determinato esclusivamente dalla volontà di mantenere stabili la denominazione ed il numero di regioni attualmente esistenti in Italia. Esprimo inoltre parere contrario sull'emendamento Pecoraro Scanio 57.20, per le ragioni già esposte.

Vorrei chiedere all'onorevole Fontanini se non sia meglio esaminare il suo emendamento 57.7 quando passeremo all'articolo 60, perché esso concerne una materia che verrà discussa quando esamineremo l'articolo 60, riguardante gli statuti regionali. Quindi, chiedo che venga esaminato quando passeremo all'articolo 60.

L'emendamento Stucchi 57.8 è ritirato. Esprimo parere contrario sugli emendamenti D'Amico 57.9, Fontan 57.24, Masi 57.45, Palma 57.22, Martino 57.38. Questi pareri contrari sono determinati dal fatto che si debbano ricomprendere tra le regioni ad autonomia speciale le cinque regioni espressamente indicate e che a ciò si possa affiancare il criterio della ulteriore specialità. Siamo, quindi, contrari a questi emendamenti perché in qualche modo sopprimerebbero le regioni a statuto speciale esistenti, mentre pensiamo si debba rimettere questa eventualità ad una valutazione successiva.

Esprimo inoltre parere contrario sugli identici emendamenti Berruti 57.23 e Valducci 57.67 e sugli emendamenti Scarpa Bonazza Buora 57.58 e Boato 57.21, sia perché siamo contrari a prevedere, accanto alle cinque regioni a statuto speciale, singole altre regioni a statuto speciale, talune in questo caso individuate

nella Lombardia, tal altre nel Veneto, sia perché la Commissione ha presentato un emendamento che consente autonomie speciali per altre regioni e non soltanto per talune. Quindi, vi è un parere contrario che inerisce al fatto di identificare questa o quella regione a statuto speciale in più.

Esprimo parere favorevole sull'emendamento 57.80 della Commissione e chiedo al collega D'Alia di accettare di accantonare il suo emendamento 57.11 per esaminarlo al momento in cui si discuterà delle norme transitorie e finali. Dico questo perché l'emendamento D'Alia 57.11 tratta un tema di estrema rilevanza, in quanto afferma: « che sono integralmente confermati nel testo risultante dalle leggi di approvazione ». Egli fa riferimento agli statuti delle regioni a statuto speciale oggi esistenti. Sostanzialmente si tratterebbe di ripristinare il testo originario degli statuti speciali siciliano, sardo, valdostano, trentino alto atesino e friulano giuliano, con una garanzia della originaria specialità, che mi sembra debba costituire oggetto di un esame molto attento. Quindi, chiederei di accantonare tale emendamento e di esaminarlo insieme alle norme transitorie e finali perché pone problemi di particolare rilievo.

Esprimo parere contrario sull'emendamento Martino 57.39. L'emendamento Gnaga 57.25 è stato ritirato. Il parere è contrario all'emendamento Taradash 57.62 e a tutti gli emendamenti che riguardano il terzo comma. Esprimo parere contrario sul subemendamento Urbani 0.57.81.1, mentre il parere è favorevole all'emendamento 57.81 della Commissione e agli emendamenti Zeller 57.52 e Olivieri 57.61 identici a quello della Commissione.

Esprimo parere contrario sugli emendamenti Acierno 57.29 e Stucchi 57.26. A proposito di questo ultimo emendamento desidero fare un particolare rilievo, perché si prevede l'istituzione di province autonome con una nuova potestà legislativa. Noi abbiamo votato a favore di un orientamento che prevede una potestà legislativa ripartita tra Stato e regioni. È

un criterio che voteremo quando si esaminerà l'articolo 58 e quindi ipotesi di potestà legislativa di altre province oltre a Trento e Bolzano vedono il Comitato contrario. Questa è la ragione del parere contrario.

Esprimo altresì parere contrario sull'emendamento Pisanu 57.47 con il quale inizia una serie di emendamenti — chiedo al collega Pisanu, che non vedo in questo momento in aula, di prestare ascolto a quanto sto per dire — cui ha fatto riferimento il collega Frattini in precedenza.

L'emendamento Pisanu 57.47 e gli analoghi subemendamenti a cui farò cenno in seguito riguardano la questione dei modi di procedere al conferimento di autonomia speciale a regioni diverse dalle cinque che ne sono già dotate.

Chiedo dunque al collega Pisanu, così come farò la stessa richiesta a colleghi firmatari di emendamenti e subemendamenti analoghi, se non ritenga più opportuno riferire questo emendamento all'articolo 138 della Costituzione perché solo al termine del lavoro costituente potremo valutare quali siano i margini e i gradi di rigidità...

PRESIDENTE. Colleghi !

FRANCESCO D'ONOFRIO, *Relatore sulla forma di Stato*. ... costituzionale traducibili in procedimenti aggravati di formazioni di leggi pertanto definite costituzionali.

PRESIDENTE. Onorevole Agostini, per cortesia !

FRANCESCO D'ONOFRIO, *Relatore sulla forma di Stato*. Intendo dire che in quella sede si valuterà se, come già oggi è previsto nell'articolo 138, ci possano essere procedimenti diversi per dar vita a leggi costituzionali e di revisione costituzionale, e in tal caso ritengo di poter anticipare la mia opinione personale. Ritengo che trovi consenso, per le opinioni espresse in Comitato, l'ipotesi di prevedere che anche le leggi costituzionali con le

quali si affronta l'autonomia speciale di altre regioni siano oggetto di una disciplina diversa dalle ordinarie leggi costituzionali. Essendo quindi il procedimento di conferimento di autonomia speciale, come è stato ripetuto dal collega Frattini, un aspetto molto importante della natura federale o meno dell'ordinamento che approveremo, chiedo al collega Pisanu di riferire questo suo emendamento all'articolo 138.

Esprimo parere contrario agli identici emendamenti soppressivi del quarto comma Turroni 57.31, Nardini 57.44, Diliberto 57.51 e Cento 57.55, perché si sopprimerebbe la possibilità dell'autonomia speciale per altre regioni.

Esprimo altresì parere contrario sul subemendamento Comino 0.57.82.7 perché, anche in tal caso, si tratta di procedimenti particolari. Comunque chiedo ai colleghi firmatari di tale subemendamento di valutare la possibilità di esaminarlo con riferimento all'articolo 138.

Analoga richiesta rivolgo al collega Pisanu...

PRESIDENTE. Senatore D'Onofrio, qual è il parere sul subemendamento Debiasio Calimani 0.57.82.15 ?

FRANCESCO D'ONOFRIO, *Relatore sulla forma di Stato*. Anche in questo caso il parere è contrario, perché il riferimento alle risorse necessarie che il subemendamento contiene è già inserito nella proposta della Commissione che fa riferimento esplicito all'articolo 62.

Come dicevo, esprimo parere contrario anche sui subemendamenti Pisanu 0.57.82.2 e 0.57.87.3, con analoga richiesta di rinvio al 138. Uguale parere riguarda il subemendamento Bressa 0.57.82.5 perché, sebbene diverso nella procedura di formazione dell'autonomia speciale rispetto ai precedenti subemendamenti, configura problemi d'autonomia speciale proceduralmente caratterizzati. Analoga richiesta è rivolta all'onorevole Bressa per il suo subemendamento 0.57.82.4, mentre il parere è contrario al subemendamento Comino 0.57.82.8, perché in tal caso sarebbe

prevista solo la deliberazione del Senato delle regioni, peraltro non ancora deliberato da questa Camera.

Ugualmente il parere è contrario sul subemendamento Comino 0.57.82.9 nonché sul subemendamento Diliberto 0.57.82.14, perché in tal caso si vieterebbe, cosa che la Commissione ritiene invece di proporre, l'iniziativa delle regioni come parte necessaria del procedimento di adozione della legge costituzionale di autonomia speciale (procedimento che invece abbiamo considerato come concorso tra la volontà originaria delle regioni e l'autonomia deliberazione finale delle Camere).

La stessa richiesta vale per il subemendamento Bressa 0.57.82.6 che appare più propriamente riferito all'articolo 138 della Costituzione perché prevede (cosa che in Commissione ha trovato il consenso unanime) che il referendum per la legge costituzionale recante autonomia speciale si svolga solo nella regione interessata e non in tutto il territorio nazionale.

Una richiesta analoga (di accantonamento e di riconsiderazione della proposta nell'ambito dell'esame dell'articolo 138) rivolgo all'onorevole D'Amico presentatore del subemendamento 0.57.82.1.

La Commissione esprime parere contrario sul subemendamento Comino 0.57.82.16 perché nel caso in esso previsto, l'ipotesi della estensione ad alcune regioni degli statuti già previsti per altre, potrebbe rientrare in un'autonoma richiesta delle regioni. Non crediamo che questa sia l'unica forma di autonomia speciale.

Il parere è contrario sul subemendamento Comino 0.57.82.10, nonché sul subemendamento Comino 0.57.82.17, anche nella formulazione — che non so se sarà detto in aula — che nel Comitato dei diciannove il collega Fontan aveva proposto. In base ad essa la formulazione del subemendamento non prevederebbe più, dopo le parole « lo Stato su richiesta di una o più regioni » le altre « può altresì delegare con legge funzioni », bensì « può altresì trasferire ». Il parere contrario è rafforzato proprio da questa ipotesi di trasferimento di funzioni con legge ordinaria. Noi manteniamo invece il parere favorevole sul-

l'emendamento della Commissione, che prevede l'intervento di una legge costituzionale per l'autonomia speciale.

Il parere della Commissione è contrario anche sul subemendamento Comino 0.57.82.11.

Il parere della Commissione è contrario anche sui subemendamenti Comino 0.57.82.13 e 0.57.82.12. Desidero precisare che si tratta di emendamenti e subemendamenti che variamente prevedono una potestà legislativa non solo delle regioni, ma anche delle province e talvolta pure dei comuni, secondo le ipotesi che abbiamo ritenuto di non proporre all'attenzione della Camera.

Esprimo parere favorevole sull'emendamento 57.82 della Commissione, del quale vorrei dare lettura soprattutto perché non ho potuto ascoltare gli interventi di ieri. Ringrazio il Presidente per avere cortesemente detto che avevo dato un'indicazione preventiva sull'impossibilità di essere presente in aula — e me ne rammarico — non certo per vedere in televisione la partita della Juventus, ma per dedicarmi al precetto pasquale di una messa (questo è però un fatto privato e non è un fatto istituzionale).

Vorrei che fosse ascoltata la lettura dell'emendamento 57.82 dalla Commissione, sulle autonomie speciali, perché si tratta di una novità di grande rilievo e non è ovviamente una deliberazione di carattere formale. Esso è del seguente tenore: « Forme e condizioni particolari di autonomia, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 62, possono essere stabilite anche per altre Regioni con legge costituzionale su iniziativa della Regione interessata ». Chiedo scusa al presidente D'Alema se mi soffermo ora su tale emendamento (egli potrà farlo quando verrà posto in votazione). Vorrei rilevare che il Comitato ritiene che, qualora non fosse accolta la richiesta del relatore di accantonamento degli emendamenti che riguardano le procedure dell'autonomia speciale per discuterli nell'ambito dell'articolo 138, l'approvazione di quegli emendamenti risolverebbe il problema in un certo modo; mentre la loro reiezione non

significherebbe in alcun modo la decisione di non adottare — come noi riteniamo di proporre — forme particolari di leggi costituzionali relative all'autonomia speciale. Questo sarà un punto molto importante di valutazione nel momento in cui si passerà alla votazione.

La Commissione esprime parere contrario sull'emendamento Teresio Delfino 57.63 e richiede ai presentatori degli emendamenti Bressa 57.40 e 57.41 di accantonarli per esaminarli con riferimento all'articolo 138.

PRESIDENTE. Onorevole Bono, lei deve collaborare al mantenimento dell'ordine, non può essere una turbativa!

Onorevole Sabattini, per cortesia!

Prosegua pure, senatore D'Onofrio.

FRANCESCO D'ONOFRIO, Relatore sulla forma di Stato. Nel ricordare che l'emendamento D'Alema 57.34 è stato, così credo, ritirato dal presentatore, la Commissione esprime parere contrario sugli emendamenti D'Amico 57.33, Lucchese 57.59, Fontan 57.48 e 57.49, Giovanardi 57.42 e Fontan 57.50. Nel ricordare che l'emendamento Oreste Rossi 57.46 è stato ritirato dai presentatori, la Commissione esprime parere contrario anche sugli emendamenti Malavenda 57.36 e 57.37 e sull'emendamento Paisan 57.43.

Chiedo ai firmatari dell'emendamento Mussi 57.35 di consentire al suo accantonamento per esaminarlo nel momento in cui discuteremo dell'articolo 138, poiché esso riguarda le modalità del referendum per l'autonomia speciale. Un'analoga richiesta rivolgo agli onorevoli Bressa e Boato per i loro emendamenti 57.50 e 57.57.

Esprimo parere contrario sugli emendamenti Fontan 57.27, Comino 57.28, Gnaga 57.32, Acierno 57.30, Siniscalchi 57.56 e Lucchese 57.60. Gli articoli aggiuntivi Fontan 57.01 e 57.02 sono inammissibili, mentre il parere è contrario sugli articoli aggiuntivi Fontan 57.03 e 57.04 e Valducci 57.05.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori degli emendamenti se accettino l'invito formulato dal relatore ad accantonarli.

FRANCO FRATTINI. Signor Presidente, ho ascoltato con attenzione l'intervento e le motivazioni portate dal senatore D'Onofrio. In proposito, non posso aderire all'invito ad un accantonamento degli emendamenti che portano come prima firma quella dell'onorevole Pisanu. Ciò per una ragione che avevo tentato di spiegare prima e che cercherò di esplicitare ancora meglio.

In questi emendamenti non c'è tanto e soltanto — anzi, vorrei dire che non c'è affatto — una questione di procedura. In altri termini, non c'è la scelta se si debba riservare alla legge ordinaria di revisione costituzionale o alla legge costituzionale *tout court* l'ipotesi che regioni, quando lo desiderino o lo ritengano opportuno, possano ampliare il loro ambito di sovranità.

In questi emendamenti c'è la sostanza della nostra proposta politica sulla forma di Stato; c'è l'esigenza che le regioni, e quindi il sistema delle autonomie, siano resi protagonisti del procedimento costitutivo della forma di Stato federale. È chiaro, allora, che l'accantonamento, che in qualche modo significherebbe scegliere la formula procedurale più opportuna per arrivare al risultato degli ampliamenti della sovranità regionale, eluderebbe la sostanza politica del problema.

Riteniamo cioè che sin da ora, costruendo l'articolo 57 — che è quello più importante in merito all'architettura della forma di Stato — si debba decidere se le regioni sono o meno compartecipi della ripartizione sul territorio, in base al principio di sussidiarietà, della sovranità legislativa.

Se la risposta fosse negativa, poco rileverebbe che una decisione del Parlamento nazionale sia effettuata con legge costituzionale ordinaria o con norma di revisione costituzionale. Occorre invece — e noi lo sollecitiamo — che la risposta sia diversa, quella di stabilire ora — nella costruzione del nuovo sistema di poteri Stato-autonomie territoriali — se, come e

quando le regioni concorrono. Questo è il succo degli emendamenti ed è per questo che, nostro malgrado, non possiamo aderire alla richiesta di accantonamento (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

PRESIDENTE. Onorevole Bressa, accetta la proposta del relatore di accantonare i suoi emendamenti per riferirli all'articolo 138?

GIANCLAUDIO BRESSA. Se la votazione di questi emendamenti non preclude la possibilità di ritornare, in sede di esame dell'articolo 138, sulle materie indicate dal senatore D'Onofrio, chiederei, Presidente, che vengano votati subito.

PRESIDENTE. Mi scusi, onorevole Bressa, ma, una volta che l'emendamento viene votato, naturalmente può determinarsi una preclusione.

GIANCLAUDIO BRESSA. No, Presidente. Siccome il relatore ha posto il problema di rimettere in discussione il procedimento e la determinazione delle leggi costituzionali, se questa indicazione viene mantenuta da parte del relatore, chiederei, come dicevo, di votare adesso gli emendamenti.

PRESIDENTE. Onorevole D'Alia, lei accoglie l'invito del relatore di accantonare il suo emendamento?

SALVATORE D'ALIA. Signor Presidente, non ho ragioni per non aderire all'invito del senatore D'Onofrio. Poiché egli mi ha invitato all'accantonamento per riconsiderare la proposta emendativa nell'ambito delle disposizioni transitorie e finali, sottolineando l'esigenza di un approfondimento, vorrei dare brevemente all'Assemblea contezza delle ragioni per le quali ho presentato, insieme al collega Manzione, l'emendamento 57.11 di cui si chiede l'accantonamento.

PRESIDENTE. Colleghi, per cortesia! Onorevole Giovanardi!

SALVATORE D'ALIA. Quell'emendamento tende a salvaguardare una delle pagine storiche del nostro paese tra le più importanti e certamente più ricche di futuro. Benché esso sia riferito a tutte e cinque le regioni a statuto speciale, le mie considerazioni riguardano particolarmente la specialità dello statuto della regione siciliana. Tale statuto, infatti, a mio modo di vedere rappresenta una delle parti più innovative e certamente più attuali dell'intera normativa costituzionale. Esso ha rappresentato, nel lontano 1946, la risposta lungimirante ad una volontà di autogoverno dei siciliani che si era manifestata anche tragicamente nel corso di oltre un secolo e che era stata varie volte frustrata sia dalle potenze dominatrici sia dalle stesse autorità statali all'indomani dell'unificazione del paese.

Non credo sia necessario ricordare come il processo di adozione di questo strumento sia stato molto complesso e come esso si sia distinto per la sua capacità anticipatoria dei tempi attuali.

Non siamo in presenza della concessione di un privilegio da parte di un Governo centrale. Sotto questo profilo o, direi meglio, sotto quello politico e sociologico, lo statuto speciale è stato la risultante di un patto tra la comunità siciliana, che si è espressa nella Consulta regionale, ed il Governo centrale; in buona sostanza, un incontro tra la volontà della comunità nazionale e la volontà di autodeterminazione della società siciliana pur nel quadro di una cultura comune, dell'unità del popolo e dello Stato italiano.

La modernità e l'attualità dello stesso percorso sfociato nell'adozione dello statuto sono chiaramente riflesse nelle disposizioni statutarie più significative. Si pensi all'ampiezza delle potestà normative della regione, ma non solo; si pensi ai poteri conferiti agli organi di vertice della regione in materia di ordine pubblico, all'articolazione in senso regionalistico di taluni organi delle stesse giurisdizioni superiori, alla disciplina dei rapporti finanziari, che introduce evidenti elementi di autentico federalismo fiscale. Comprendo bene che questi ed altri elementi

di attualità e modernità dello statuto siciliano non sono chiari nella mente di molti italiani, nell'opinione comune di molti cittadini. La prassi di questi ultimi decenni si è mossa lungo direttrici profondamente diverse da quelle auspiccate da chi lo statuto pensò e volle. Alcune disposizioni statutarie non hanno finora avuto un principio di attuazione: si pensi ai poteri in materia di ordine pubblico. Altre norme statutarie sono state, nel corso degli anni, svuotate di significato dalla legislazione nazionale e dalla stessa giurisprudenza costituzionale. Valga per tutte l'esempio della disciplina dei rapporti finanziari, che ha finito con il ricondurre la finanza siciliana nell'alveo della pura finanza derivata.

Aggiungo per scrupolo e per chiarezza che quest'opera di annichilimento dello statuto siciliano non avrebbe prodotto i risultati raggiunti se dal canto loro le stesse classi dirigenti siciliane non vi avessero prestato in talune occasioni una supina acquiescenza. Non di rado, infatti, è accaduto — come credo che stia per accadere in questi tempi recentissimi — che il Governo della regione, per un malinteso senso della specialità, abbia preferito rinunciare all'esercizio sistematico dei poteri attribuitigli ed abbia viceversa imboccato la via della continua trattativa con gli organi centrali, e perciò stesso della dipendenza, per governare qualche emergenza essenzialmente determinata dal non rispetto da parte dello Stato di diritti costituzionalmente garantiti.

Queste ragioni, cari colleghi, non solo hanno dato un grande contributo alla disapplicazione dello statuto, ma hanno anche contribuito ad ingenerare l'idea che lo statuto siciliano non fosse in realtà uno strumento autentico di libertà e di autogoverno in senso moderno e che pertanto ogni richiesta, anche se formalmente legittima, fosse una rivendicazione di privilegi o di favoritismi.

Lo scopo del mio emendamento è quello di indurre a fare chiarezza sul fatto che lo statuto siciliano è una cosa ben diversa da quel che si è cercato di far

credere ed è un fatto passato nella pubblica opinione; infatti esso, pur nell'ovvia migliorabilità, resta pur sempre nel suo impianto di fondo un esempio importante di regolamentazione dei rapporti tra Stato centrale e comunità regionale, improntato a principi di regionalismo spinto e di autentica autonomia.

Ho voluto rassegnare all'attenzione dell'Assemblea queste sintetiche considerazioni affermando che accolgo l'invito del relatore, per un approfondimento ed un possibile coordinamento col nuovo impianto che emergerà se il progetto della Commissione bicamerale arriverà ad un traguardo (*Applausi dei deputati dei gruppi del CCD e di forza Italia*).

ROLANDO FONTAN. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROLANDO FONTAN. Mi sembra che siamo ad un passaggio importante, anche se il Presidente cerca di procedere oltre.

Si tratta di decidere se rinviare, come suggerisce il relatore, alcuni emendamenti o se esaminarli subito. Il collega Bressa ha addirittura sostenuto che potremmo comunque votarli perché, qualora venissero bocciati, potremmo ripresentarne altri da esaminare alla fine.

È tempo di cominciare a capirci e di assumerci ciascuno le proprie responsabilità. Si continua a rimandare alla fine ciò che deve essere deciso subito. Non è vero, infatti, quanto ha sostenuto l'ultimo collega intervenuto e cioè che ci troviamo di fronte ad un problema di coordinamento. Le decisioni che si vogliono rinviare alla fine non sono soltanto parte integrante, ma sono parte sostanziale di quanto stiamo facendo.

Cari amici, si cerca di creare un groviglio procedurale per non concedere gli statuti speciali o comunque le relative competenze alle regioni. Non basta dire che si concedono competenze sulla carta: occorre superare un problema procedurale.

Vogliamo sapere con chiarezza cosa si intende fare. Ha ragione Frattini che dice che bisogna decidere oggi. La lega nord per l'indipendenza della Padania chiede fermamente che si decida oggi perché la procedura per la concessione delle competenze per la creazione del federalismo fiscale si deve conoscere adesso e non si può rinviare alla fine.

Il comportamento che la maggioranza vuole tenere è vergognoso! Ed è altrettanto vergognoso che alleanza nazionale non usi mai una parola per difendere questi principi.

Si parla di statuti speciali: andiamo allora fino in fondo! A suo tempo il signor Fini dichiarò di essere ad essi favorevole.

Presidente D'Alema, si assuma le sue responsabilità! Si vada fino in fondo e si dica chiaramente chi vuole le regioni a statuto speciale e chi non le vuole. Sia chiaro entro la fine della serata e comunque prima dell'approvazione dell'articolo 57 (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*)!

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Malavenda 57.15. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Malavenda. Ne ha facoltà.

MARA MALAVENDA. Presidente, una precisazione: mi pare che il contingentamento dei tempi valga — così ho letto — dalla ripresa dei lavori dopo Pasqua. Quindi oggi siamo ancora... in libertà!

PRESIDENTE. Siamo «scontingentati»!

MARA MALAVENDA. Presidente, intervengo sul mio emendamento 57.15 che faceva parte di un pacchetto tendente a definire con chiarezza il numero delle regioni.

Si parla di sovranità regionale, di poteri legislativi; si parla di regioni, di città-Stato, di città-regione, nella logica di quel pericoloso federalismo che inevitabilmente porterà a valutare ciascuna regione in termini di potere.

L'aspetto più pericoloso di questo criterio è l'eventualità che si scateni una guerra tra città, tra regioni, tra sindaci che si faranno concorrenza nello svendere la manodopera disponibile a questo o a quel padrone, magari venuto dal nord per sfruttare le regioni meridionali (è lì che si svolge il grande affare).

Vediamo proprio in questi giorni su tutti i giornali quanta sensibilità, quanta rincorsa vi sia sui patti territoriali, sui contratti d'area, sulla flessibilità, sulla banca ore. In proposito, avete pensato a quanto potere si dà al padrone quando gli si consente di decidere quando, come e con chi lavorare? La banca ore già si fa strada nel contratto dei chimici, ma sarà sempre più utilizzata.

Esprimo profonda preoccupazione sul vostro federalismo. Lo volete a tutti i costi, lo disegnate in vari modi: strisciante, aggressivo, con le leggi, con gli statuti speciali e non, per dividere, per selezionare, per mettere gli uni contro gli altri. Scatenerà solo una guerra di potere e chi ne pagherà il prezzo con lacrime e sangue saranno, come sempre, i lavoratori, i disoccupati, i cassintegrati. Il poco lavoro disponibile sarà gestito in modo clientelare, con le pratiche di sottogoverno già tristemente messe in opera: le autorità delle diverse regioni gareggeranno per offrire la manodopera al minor prezzo.

Questa è la vostra logica: prende esempio da quel padronato italiano così aggressivo che fa capo a potenti famiglie, a cominciare da quell'Agnelli che non ha perso i conti. La FIAT ha già provato a ridisegnare la geografia a suo modo: e pretendeva che noi lavoratori entrati in fabbrica la conoscessimo già, perché doveva essere nazionale, con i distretti disegnati sulla base delle sue convenienze, delle ragioni del profitto e dello sfruttamento. Questo è stato l'esempio. Il signor Agnelli ha fatto strada, ha fatto scuola, ha dimostrato che in Italia si può rivendicare ed ottenere il monopolio: gli è stato regalato, non l'ha pagato nulla. Eppure questo diventa l'esempio nazionale: in questa logica si pretende di ridisegnare la geografia nella direzione del più aggressivo.

sivo federalismo. Non ci piacciono le regioni pesanti e le città pesanti, perché significano tutto questo.

Non posso dunque che esprimere la mia massima contrarietà a tutti gli emendamenti che vanno in questa direzione.

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

CARMELO CARRARA. Signor Presidente, penso dobbiamo abbandonare uno stereotipo, un principio ereditato dall'illuminismo: tutto ciò che è unito è giusto, tutto ciò che è diviso è sbagliato. Credo che di questo pregiudizio abbiano sofferto i popoli dell'ex Unione Sovietica e della ex Jugoslavia.

Intervengo anche sollecitato dalle argomentazioni trattate dall'onorevole D'Alia. Lo statuto della regione siciliana, unitamente agli altri statuti delle regioni ad autonomia speciale, non poteva non nascere in un certo momento storico. Noi oggi diffidiamo fortemente dell'autorità centralistica. Infatti lo statuto che ci era stato dato ci fu tolto poco a poco attraverso tutta una serie di interventi (dall'Alta Corte fino al depauperamento della potestà finanziaria).

Cari amici deputati corregionali e provenienti da tutte le regioni a statuto speciale, questa è una battaglia importante che noi dobbiamo sostenere. Churchill chiudendo il dibattito fra vincitori e vinti disse: la storia mi darà ragione solo per il fatto che la sto scrivendo io. Credo che noi dobbiamo concorrere fin da questo momento, dal basso, a scrivere la storia della nostra autonomia e della nostra specialità, prendendo una strada chiara: un vero ed accentuato federalismo.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Malavenda 57.15, non accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i>	420
<i>Votanti</i>	390
<i>Astenuti</i>	30
<i>Maggioranza</i>	196
<i>Hanno votato sì</i>	115
<i>Hanno votato no</i> .	275).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Cavaliere 57.6, non accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i>	444
<i>Votanti</i>	443
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	222
<i>Hanno votato sì</i>	34
<i>Hanno votato no</i> .	409).

MASSIMO MARIA BERRUTI. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MASSIMO MARIA BERRUTI. Solo per comunicarle, Presidente, che nella prima votazione nominale, per un mio errore manuale non ho espresso, come volevo, voto contrario.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Fontan 57.5.

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

MARA MALAVENDA. La politica che andate delineando in quest'aula attraverso emendamenti che uno dopo l'altro ridisegnano articoli della Costituzione è tagliata su misura per gestire un potere fatto di flessibilità, di sfruttamento, di iniziative che vanno a frantumare, a dividere non

solo i lavoratori, ma quanti cercano il lavoro perché ne hanno bisogno. Vi state dando un potere che vi dà la possibilità di decidere come dare il lavoro, a chi e quando. Di questo si tratta.

Parlare di potere legislativo, di come deve essere, di chi decide, di chi sceglie, di dove si vanno a definire, a concentrare, a prendere le decisioni è un fatto politico importante. La vostra politica è cronaca nera che avete disegnato negli anni e che avete portato avanti da sempre.

Con il vecchio potere le analogie sono tante, voi non siete diversi dalla prima Repubblica! Prima ricordavo Gelli, il suo piano, la massoneria: ebbene, nulla di tutto ciò è finito, perché molte di quelle idee appartengono, in quest'aula, a quanti pretendono di decidere con autorevolezza arrogandosi questo potere. E lo fanno con superficialità, con un dettato che viene solamente dalla sete di potere, dalla volontà di gestirlo con la pratica più assurda, più malefica del sottogoverno! Questo potere — è un monito che rivolgo alla sinistra — per anni l'avete criticato alla democrazia cristiana, alla prima Repubblica, ma oggi siete in prima fila, perché questi emendamenti rappresentano una mediazione.

Non illudiamoci: il federalismo è una coperta un po' piccola — c'è chi la tira di qua e chi la tira di là, c'è chi la vuole tutta, c'è chi vuole coprirsi completamente, chi resta un po' fuori — però accontenta tutti, perché tutti siete legati al carro del potere! Siete legati come lo erano quelli di ieri, a cominciare da Craxi fino, per arrivare ad oggi, a Prodi, che non c'è, che c'è sempre poco ma che di potere ne sa tanto quando vende, quando svende attraverso le privatizzazioni, che per lui sono un capitolo molto caro a cui tiene tanto: ha regalato industrie importanti, ha concentrato migliaia e migliaia di miliardi nelle mani di poche famiglie! E non lo ha fatto solo lui, lo hanno fatto tutti quanti gli altri, a cominciare da Craxi, che era legato alla massoneria, che era il filo conduttore che voleva realizzare quello di cui qui si sta discutendo. E la tristezza è quella di vedere una sinistra

che si fa portatrice di questi valori! È il potere arrogante sempre di più concentrato nelle mani di poche famiglie che state portando avanti, e lo state facendo con convinzione.

È questa la cosa più assurda che bisogna denunciare a quanti ancora vogliono dare a questo disegno una parvenza di legalità, a quanti lo vogliono coprire con una demagogia di sinistra che non è meno deleteria di quella praticata negli anni passati da quel potere che avete così costantemente e duramente messo in discussione. Ma oggi ce ne dimentichiamo?...

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Malavenda.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Fontan 57.5, non accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i>	450
<i>Votanti</i>	448
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	225
<i>Hanno votato sì</i>	35
<i>Hanno votato no</i> .	413).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Caveri 57.12...

LUCIANO CAVERI. Signor Presidente, ho consegnato agli uffici un foglietto con l'indicazione degli emendamenti su cui intendiamo parlare per dichiarazione di voto.

C'era anche questo!

PRESIDENTE. Ha ragione!

Ha facoltà di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Caveri, sul suo emendamento 57.12.

LUCIANO CAVERI. Signor Presidente, desidero innanzitutto formulare due semplici precisazioni: a causa di un errore meccanico, è saltata una virgola dopo la parola « Trentino »...

PRESIDENTE. Questo lo avevo detto all'inizio.

LUCIANO CAVERI. Inoltre, la parola « Vallée » ha la prima « e » con l'accento acuto.

Presidente, capisco che, con l'aria che tira per le regioni a statuto speciale, bisognerebbe già accontentarsi della riscrittura dell'articolo 116, con l'unica modifica proposta dalla Commissione di sostituire alla parola « godono » la parola « dispongono ». Devo tuttavia osservare che la posizione conclusiva sul federalismo è davvero arretrata, almeno allo stato attuale, e che l'unico aspetto positivo del dibattito di oggi è rappresentato dalla decisione del gruppo di forza Italia di ritirare l'emendamento Valducci 57.66, che disegnava le macroregioni. Abbiamo quindi ritenuto opportuno presentare degli emendamenti — quello in esame è il primo — con cui (al di là della polemica, che non è certo il caso di intavolare ora, sulla separazione fra Trentino ed Alto Adige, che abbiamo affermato per una questione di principio) intendiamo porre le autonomie speciali ad un livello più avanzato rispetto alla discussione che si è svolta sul federalismo.

Ecco perché in questo emendamento facciamo riferimento agli statuti speciali, ad un patto federativo, ad una norma di tutela delle minoranze linguistiche e ad una garanzia con legge costituzionale. Tutto questo, evidentemente, presupporrebbe non più statuti *octroyé*, concessi, ma statuti che vengano in qualche maniera decisi dai singoli consigli regionali, o provinciali, con la garanzia poi della legge costituzionale.

Ci rendiamo conto, in particolare, che quest'ultima parte potrebbe evitare una discussione nell'ambito delle successive norme transitorie. Si tratta, lo ripeto, di considerare l'autonomia speciale come

un'esperienza interessante ed importante, in quanto già vissuta in questo paese. Se oggi si parla di federalismo è perché una piccola scintilla di federalismo è rimasta nelle autonomie speciali: ebbene, la distinzione tra regioni e regioni autonome è dettata proprio dalla speranza che in attesa del federalismo (prima o poi arriverà) ci possa essere nell'articolo 57 una definizione più avanzata, tenendo conto delle posizioni già assunte dalle regioni a statuto speciale.

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

MARCO BOATO. Signor Presidente, lei, poco fa, *en passant*, ha preso nota, come di una cosa banale e scontata, di una precisazione del collega Caveri relativa ad una virgola dopo la parola « Trentino » nell'emendamento in esame. In sostanza, però, l'emendamento Caveri 57.12 (dal quale il collega Detomas ha ritirato la sua firma) spacca così in due la regione Trentino-Alto Adige, istituendo due regioni autonome separate, Trentino da una parte e Alto Adige-Sudtirolo dall'altra. Questo viene detto *en passant*, facendo notare al Presidente Violante una virgola è stata inserita per ragioni di principio. Vorrei allora che l'Assemblea sapesse, nel momento in cui è chiamata a votare (io propongo di votare contro) sull'emendamento Caveri 57.12 che con lo stesso si sta proponendo, attraverso una virgola, di istituire due regioni separate: Trentino da una parte e Alto Adige-Sudtirolo dall'altra. La stessa cosa avviene con il successivo emendamento 57.13, dove la virgola c'è già, dei colleghi Caveri, Brugger, Zeller — Detomas credo abbia ritirato la firma — e Widmann, che verrà esaminato fra poco.

Un'ulteriore ragione per votare contro questo emendamento, signor Presidente, è anche il fatto che si parla di un « patto federativo con la Federazione », avendo noi già escluso, nella votazione dell'articolo 55, di poter far riferimento alla « Federazione », che è la traduzione italiana del tedesco *Bund*. Perciò chiedo al

Presidente dell'Assemblea se almeno la parte dell'emendamento che fa riferimento al patto federativo con la federazione non debba ritenersi preclusa dalla votazione contraria a questo principio, già effettuata in sede di articolo 55. In ogni caso, chiedo di votare contro (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Studierò la questione e le sono grato per aver posto questo problema.

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

ROLANDO FONTAN. Anch'io desideravo evidenziare il problema di quella virgola, del quale mi ero accorto immediatamente, ma a questo punto è superfluo.

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

FRANCO FRATTINI. Anch'io vorrei sottolineare questa curiosa ed improvida circostanza che ha ricordato il collega Caveri. Probabilmente in questo Parlamento in molti non conosciamo qual è la realtà storica costitutiva della regione Trentino-Alto Adige. È chiaro che molti di noi sanno però che si tratta di un accordo di importanza storica e di rilevanza sovranazionale, che cinquant'anni fa chiuse un momento particolarmente difficile della nostra storia.

Ebbene, se, in un'Assemblea che sta pensando seriamente a quale sia il modo più opportuno e più congruo di modificare la forma di Stato, si può pensare di mettere una parola definitiva su una questione tanto delicata e tanto aperta qual è il ruolo della regione autonoma Trentino-Alto Adige, cancellando *tout court* il ruolo della regione, che è quello di necessaria e indispensabile cornice di due autonomie provinciali (anch'esse autonome, ma che debbono coesistere con una cornice regionale), di ciò la stragrande maggioranza delle forze politiche credo debba avere piena conoscenza

prima di esprimere un'opinione su questo tema. Allora, dico che se c'è una ragione per respingere questo emendamento è quella di non aver posto in modo chiaro e trasparente a questa Assemblea un problema di rilevanza importante. Vero è che esso tocca il grande e delicato problema delle minoranze linguistiche, ma vero è anche che nella provincia autonoma di Bolzano, cioè in Alto Adige, ci sono migliaia, centinaia di migliaia di persone — e sono i cittadini italiani, del gruppo linguistico italiano — che chiedono al Parlamento una trasparenza e una chiarezza su queste problematiche. Non possiamo farle passare nell'indifferenza o nella distrazione. Se distrazione c'era, è bene che non ci sia più. Se c'era il tentativo di nascondere all'Assemblea di questo Parlamento un problema così importante, questa è una ragione ottima per votare contro questo emendamento (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

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

PIETRO MITOLO. Signor Presidente, signori del Governo, signori della Commissione, onorevoli colleghi, in particolare onorevoli colleghi della Sudtiroler-Volkspartei, sono molto stupito del fatto che un emendamento di questo genere non sia stato illustrato da voi in primo luogo e che non abbiate avuto, secondo me, l'accortezza di parlare chiaro, in una fase tanto delicata che regolerà i rapporti fra noi e voi per l'avvenire.

Non c'è dubbio che questo emendamento vada respinto anche perché in questi giorni credo che tutti i parlamentari abbiano ricevuto da parte del presidente del consiglio regionale, dottor Oskar Peterlini, un invito a soprassedere e a votare contro l'articolo che prevede l'elezione del presidente della giunta regionale in Trentino-Alto Adige, giustificando questo intervento con il ricordo che ci sono precisi impegni nella « quietanza liberatoria » e nel documento finale che ha chiuso

la vertenza con l'Austria, per cui nessuna modifica sostanziale si può compiere in Trentino-Alto Adige senza che vi sia l'informazione e il consenso delle parti interessate.

Un emendamento di questo genere, mi pare che dovesse trovare ampio rilievo in un accordo possibile — se possibile — tra tutte le forze politiche interessate alla vicenda del Trentino-Alto Adige.

Concordo con quanto è stato espresso poc'anzi dal collega Frattini ed anche dal collega Boato. Credo che questo emendamento vada respinto perché, a mio avviso, è stato presentato in maniera subdola ed equivoca e senza una corretta informazione e illustrazione; ma credo che vada respinto anche perché esso prevede la denominazione « Alto Adige-Südtirol ». Con questo emendamento si viene ad introdurre nella Costituzione italiana il bilinguismo. Ed allora è opportuno che ci ricordiamo — consentitemi di farlo — dello statuto del Trentino-Alto Adige, che è legge costituzionale. L'articolo 101 di tale statuto prevede sì l'uso del bilinguismo ma sentite come: « Nella provincia di Bolzano le amministrazioni pubbliche devono usare nei riguardi dei cittadini di lingua tedesca anche la toponomastica tedesca se la legge provinciale ne abbia accertata ed approvata la dizione ». A tale articolo fa seguito l'articolo 114 (che è una norma transitoria) il quale prevede quanto segue: « La traduzione in lingua tedesca del presente Testo Unico concernente lo Statuto speciale di autonomia della regione Trentino-Alto Adige (Trentino-Südtirol) sarà pubblicata nel bollettino ufficiale della regione ».

In altri termini il bilinguismo in Italia vale, almeno per quanto riguarda l'uso della lingua tedesca parificata alla lingua italiana, nella regione Trentino-Alto Adige a seguito dell'accordo De Gasperi-Gruber, ma non vale certamente nel resto d'Italia. Ed allora credo che si debbano usare solo i toponimi di lingua italiana. Per quanto riguarda quindi la Costituzione italiana credo che il Parlamento italiano debba pretendere che essa sia scritta soltanto in

lingua italiana, ovviamente con il rispetto delle condizioni particolari che vigono nel Trentino-Alto Adige.

È inutile dire che invito tutti i colleghi a respingere questo emendamento così come devono esserlo tutti gli altri emendamenti che non tengano conto di queste modeste osservazioni. Vi ringrazio (*Applausi dei deputati dei gruppi di alleanza nazionale e di forza Italia*).

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Mitolo.

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

MARIO TASSONE. Presidente, non sono d'accordo su questo emendamento sia per le considerazioni fatte da alcuni colleghi sia perché io sono favorevole a dare uno statuto speciale a tutte le regioni. In questo caso, invece, ci troviamo di fronte ad una proposta che definisce quali siano le regioni a statuto speciale, attribuendo ad una sola di queste regioni un regime particolare. In tal modo, signor Presidente, ci troveremmo di fronte ad un particolare caso di bilinguismo.

Non intendo ripetere quanto è stato detto in Assemblea in occasione dell'esame della riforma del regolamento per quanto attiene alle minoranze linguistiche, ma reputo che queste siano già ampiamente tutelate dall'articolo 6 della Carta costituzionale. Se dovesse essere approvato l'emendamento Caveri 57.12, si andrebbe ad incidere anche sulla prima parte della Costituzione, con ciò ledendo i principi fissati dalla legge istitutiva della Commissione bicamerale.

Mi ritrovo in quanto previsto dall'emendamento Teresio Delfino 57.63 e meno in quanto previsto dall'emendamento 57.82 della Commissione, che prevede che le regioni possano darsi uno statuto speciale. Infatti, l'emendamento Teresio Delfino 57.63 non prevede una mera eventualità né si limita a contemplare una possibilità, ma contiene una norma più cogente, dagli effetti più sicuri.

Quindi, ritengo che non si possa votare a favore dell'emendamento Caveri 57.12

per una serie di ragioni già illustrate anche in occasione della discussione sulle linee generali sia dall'onorevole Teresio Delfino sia da me stesso, ragioni che oggi riconfermiamo.

L'Assemblea deve valutare se si debba consentire o no a tutte le regioni di dotarsi di uno statuto speciale e se le stesse possano godere di una piena autonomia, rompendo il circuito ristretto delle cinque regioni che godono del regime speciale. Voteremo quindi contro gli altri emendamenti che vogliono estendere tale regime solo a qualche regione, come, ad esempio, il Veneto.

Ribadisco il mio punto di vista: ritengo che tutte le regioni debbano godere di uno statuto speciale, non soltanto le cinque che vengono indicate anche dall'emendamento Caveri 57.12. Tra l'altro quest'ultimo prevede tre regimi: quello delle regioni a statuto ordinario, quello delle regioni a statuto speciale e, nell'ambito di queste ultime, quello consistente nella particolare tutela di cui fruirebbe la minoranza linguistica del Trentino-Alto Adige-Südtirol (*Applausi dei deputati del gruppo per l'UDR-CDU/CDR*).

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

SANDRO SCHMID. Signor Presidente, esprimo la mia contrarietà all'emendamento Caveri 57.12. Non contesto in alcun modo la legittimità del fatto che alcune forze politiche — e anch'io avrei preferito che fosse stata la Südtiroler Volkspartei a pronunciarsi in prima persona in questo caso — rivendichino una riforma costituzionale che ponga il problema della cancellazione della regione Trentino-Alto Adige. Si tratta, infatti, di una proposta legittima, che d'altra parte la stessa Südtiroler Volkspartei avanza da molto tempo in tutte le sedi. Quello che contesto semmai è la forma con cui la richiesta è stata avanzata e bene hanno fatto — anch'io mi associo a quanto detto da coloro che mi hanno preceduto — i colleghi a chiarire all'Assemblea che non

si tratta di un problema di lieve entità, concernente una virgola, quasi si trattasse di un problemino di carattere lessicale. Con questa «virgola» si vuole cancellare la regione Trentino-Alto Adige e portare a rango di regioni le due province autonome in maniera totalmente autonoma e separata l'una dall'altra.

Rispetto a tale questione esprimo un parere contrario, nel senso che, come il collega Caveri ed i colleghi dell'SVP sanno bene, in questa sede diamo vita ad un dibattito che punta ad una profonda riforma della struttura regionale dello stesso assetto autonomistico e istituzionale ripartito tra la regione e le due province autonome, ma questo è un problema che parte dal mantenimento, all'interno di questa parte della riforma della seconda parte della Costituzione, dell'attuale autonomia della regione nella sua articolazione nelle due province autonome di Trento e Bolzano. Da qui si può partire per costruire un percorso efficace e giungere ad una riforma che adegui l'autonomia istituzionale della regione Trentino-Alto Adige e delle due province ad una situazione che potrà essere aggiornata, sia per il fatto che in tutti questi anni si è verificato uno spostamento quasi totale delle competenze legislative dalla regione alle due province sia per la novità rappresentata dalla riforma della seconda parte della Costituzione.

In conclusione, la regione Trentino-Alto Adige non va cancellata ma profondamente riformata, ed è su questo terreno che auspico un incontro di tutte le forze politiche, in particolare quelle autonomistiche delle province di Bolzano e Trento.

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

CARLO GIOVANARDI. A mio parere in questa discussione si pone una questione di forma ma anche di sostanza. Storicamente la lungimiranza ed il coraggio di questo Parlamento, dei gruppi dirigenti italiani e di chi si è impegnato sul territorio — la SVP e i partiti di lingua

italiana — hanno dato vita in Trentino-Alto Adige e nelle province di Bolzano e Trento ad un modello di convivenza fra cittadini di lingua italiana e cittadini di lingua tedesca che, se fosse applicato a tutte le minoranze linguistiche (comprese quelle italiane residenti in Istria), le garantirebbe sotto il profilo dei diritti, della lingua e dei poteri. Il tipo di convivenza creato in quella regione è una sorta di miracolo che è costato sacrifici e concessioni a tutti. Poiché ieri ho letto sul giornale che il presidente della provincia di Bolzano, allorché « è caduta la frontiera » del Brennero, ritenendosi parte di un territorio più vasto, cioè dell'Europa, non si è sentito con questo conculcato nei propri diritti, vuol dire che siamo riusciti a creare un equilibrio (ecco la questione di sostanza sottintesa alla forma) che è pericolosissimo spostare allo scopo di far prevalere di nuovo elementi di nazionalismo o di contrapposizione etnica che porterebbero a conflitti.

Per esempio, la settimana scorsa ho letto che il gruppo alpino tedesco ha deciso di apporre cartelli lungo i sentieri con scritte solo in lingua tedesca. Io credo invece che lungo i sentieri alpini i cartelli debbano recare scritte in quattro lingue: in italiano, in tedesco, in inglese e in francese. Non sono favorevole a rifare una guerra per stabilire che la montagna è del gruppo etnico tedesco o di quello italiano. Devo purtroppo constatare però che ora sul territorio si registra la presenza di forme di rivincita storica o di nazionalismo malinteso che potrebbero rimettere in discussione un processo che fino ad ora ha miracolosamente consentito una convivenza soddisfacente.

Quella « virgola » rischierebbe, se fosse approvato l'emendamento, di turbare un equilibrio faticosamente raggiunto nei decenni, che credo rappresenti un modello per tutte le minoranze linguistiche d'Europa. Questa discussione è stata quindi assolutamente opportuna perché credo che, a ragion veduta, il Parlamento, respingendo l'emendamento Caveri 57.12, non farebbe torto alle minoranze linguistiche; ma, anzi, esalterebbe un modello di

convivenza che si basa proprio sul concetto della parità dei diritti e dei doveri per tutti i cittadini italiani (*Applausi dei deputati del gruppo CCD*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, in dissenso dal proprio gruppo, l'onorevole Trantino, al quale ricordo che dispone di un minuto di tempo. Ne ha facoltà.

ENZO TRANTINO. Presidente, onorevoli colleghi, intervengo in dissenso per protestare contro l'oltraggio storico-culturale che l'emendamento Caveri 57.12 sottende e per rendere omaggio a Montale, il quale affermava che « spesso facciamo del nostro meglio per inventare il peggio »: per questa ragione, non intendo partecipare alla votazione.

Preciso che la storia dell'uomo vuole che tutti i popoli in genere cerchino con le immigrazioni, con le guerre e con le lotte di conquistare il nord, considerato il destino dell'uomo. Dalle origini del mondo fino a domani.

Nel caso di specie siamo in presenza di un emendamento che cerca di rovesciare una costante che ha stabilito storia e cultura: vale a dire che il Trentino-Alto Adige cerca con questo emendamento di recuperare « il cammino all'indietro » e di conquistare lo spazio del gambero per diventare Sudtirolo. Mi pare che l'oltraggio sia omaggio del vizio al paradosso: retrocedere per progredire. (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

LUIGI OLIVIERI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Onorevole Olivieri, non posso darle la parola perché a nome del suo gruppo è già intervenuto l'onorevole Schmid. A meno che lei non intenda intervenire in dissenso dal suo gruppo.

LUIGI OLIVIERI. No, Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Olivieri.

SIEGFRIED BRUGGER. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Onorevole Brugger, le do la parola, anche se è già intervenuto l'onorevole Caveri, perché lei è rappresentante di una minoranza linguistica che è interessata a questo tipo di emendamento.

SIEGFRIED BRUGGER. La ringrazio molto, Presidente.

Vorrei innanzitutto dire che sarei voluto intervenire sul prossimo emendamento Caveri 57.13. Tuttavia, poiché il dibattito si è infiammato su una problematica che, se si fosse esaminato attentamente il testo degli emendamenti, ci si sarebbe resi conto che veniva affrontata molte altre volte, e in modo particolare e del tutto puntuale e formalmente corretto nell'emendamento Caveri 57.13, interverrò in questo momento. Interverrò ora non senza ripetere ciò che ha già affermato il collega Caveri secondo il quale, dal momento che il fascicolo degli emendamenti al nostro esame è dell'11 febbraio 1998, non era stato più possibile modificare questo testo. Poco male: poiché nel testo dell'emendamento 57.13 — sul quale io, onorevole Mitolo, mi ero già iscritto a parlare — il problema ritorna, possiamo pure svolgere la discussione adesso.

Per essere molto chiari vorrei dire che in questo caso non si sorvola su nulla; non si fa nulla *en passant*: si fa invece tutto con la massima chiarezza!

L'emendamento in esame ed il successivo Caveri 57.13 mirano a riconoscere lo *status* di regione autonoma alle attuali province autonome di Trento e di Bolzano, ratificando in questo modo uno stato di fatto già esistente. Voi sapete, colleghi, che questa tematica l'abbiamo sollevata ripetutamente nel passato per una questione di principio. È infatti noto a voi tutti che le due province autonome di Trento e di Bolzano esercitano gli stessi poteri legislativi ed amministrativi delle regioni a statuto speciale; mentre l'attuale regione Trentino-Alto Adige è quasi priva di poteri e costituisce, a nostro avviso, un organismo molto costoso — perché ab-

biamo le competenze forti delle province autonome — e inutile.

Chiediamo da sempre di sostituire questa regione con due regioni: il Trentino da una parte e l'Alto Adige-Südtirol dall'altra, per dare completa attuazione all'accordo De Gasperi-Gruber del 1946, il quale prevedeva — e voi lo sapete — appunto un'autonomia speciale per il territorio abitato dalla minoranza austriaca.

Voglio fare un'ulteriore osservazione. Nell'emendamento abbiamo volutamente scritto «Alto Adige-Südtirol» perché parecchi onorevoli colleghi hanno sollevato questa problematica. Sapete che quest'ultimo nome (Südtirol) è usato dalla stragrande maggioranza della nostra popolazione e vi dico anche, per verità storica, che il Südtirol è la parte meridionale della vecchia contea tirolese nata nel lontano 1248 e poi diventata contea asburgica nel 1363: tanto per mettere in chiaro la storia.

Proprio la formulazione da noi scelta (Trentino da una parte, Alto Adige-Südtirol dall'altra) credo dia la dimostrazione della sensibilità che abbiamo nell'uso del nome, da parte della popolazione di lingua italiana nella provincia di Bolzano da un lato e della maggioranza della popolazione di lingua tedesca dall'altra.

Mi fa piacere — e concludo — che l'onorevole Mitolo abbia citato lo statuto di autonomia e, giustamente e correttamente, abbia citato anche il nome «Trentino» da un lato e «Alto Adige-Südtirol» dall'altro. Nello statuto di autonomia compare la parola «Südtirol»; c'è anche nel gonfalone che il Presidente della Repubblica ha concesso non più di due anni fa.

Perché allora condurre in questa sede una battaglia per un nome che è usato da sempre dalle nostre parti, dalla stragrande maggioranza della popolazione, visto che esso è contemplato anche in una legge costituzionale? Posso solo dire che se esso compare a ragione in tale legge, l'Italia farebbe molto bene e dimostrerebbe grande apertura europea se contemplerà la parola «Südtirol» (come la parola «Vallée d'Aoste») nella Costituzione: sa-

rebbe un grande passo di apertura verso la cultura europea, della quale tanto parliamo.

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

ROLANDO FONTAN. La questione della divisione dell'attuale Trentino-Alto Adige in due regioni infiamma il dibattito politico in quella zona ormai da parecchio tempo e negli ultimi due anni si è notevolmente sviluppata.

È un problema che ha molti pro ma anche dei contro. La lega nord per l'indipendenza della Padania non è, in linea di principio, contraria ad una possibile diversificazione di quel territorio con la costituzione di due regioni. Riteniamo però che — considerato il periodo storico e la situazione istituzionale italiana, per cui non si riesce ancora a capire bene dove vada a parare questa Costituzione (non è cosa di poco conto) — debba certamente essere compiuto un deciso passo avanti nell'attribuire le competenze che sono ancora rimaste alla regione alle due province autonome di Trento e di Bolzano, aumentando così davvero la loro autonomia.

Riteniamo altresì che, per la situazione storica, istituzionale ed economica vissuta da quell'area, non sia ancora giunto il momento di dividere la stessa in due regioni. La nostra linea è quella di ristrutturare la regione, snellendone le competenze e dando ancora maggiore autonomia alle due province di Trento e di Bolzano, mantenendo però per il momento la regione come fattore di coordinamento tra le diverse minoranze linguistiche, in un territorio tutto sommato omogeneo e che ha vissuto una storia che, se non uguale, è stata tuttavia molto simile per quanto riguarda le due province.

Questa, dal nostro punto di vista, mi pare una soluzione equilibrata, che rappresenta nel contempo un passo avanti. Ciò fermo restando, lo ripeto, che un domani possa esserci una eventuale divi-

sione tra le due province e fermo restando anche, in quella che un domani sarà la repubblica federale della Padania, la libera determinazione del popolo sudtirolese tramite referendum.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, in dissenso dal proprio gruppo, l'onorevole Cavaliere. Ne ha facoltà.

Onorevole Cavaliere, ha un minuto di tempo.

ENRICO CAVALIERE. Presidente, il mio non è un intervento ostruzionistico, ma intervengo per dichiarare che sono in dissenso dal collega Fontan.

Divido l'emendamento in esame in tre punti. Una è quella che prende in considerazione la divisione della regione in due parti, il che, a mio avviso, semplicemente fotografa la storia. Si prende cioè atto del fatto che esistono due realtà che non ha senso accorpate in un contenitore virtuale che è l'attuale regione. A questo punto conviene rendere più operative, anche a livello di forma regionale, le realtà provinciali esistenti.

Sono d'accordo anche per quanto concerne la denominazione. Perché, infatti, cancellare la denominazione Südtirol che fa parte della storia di quel popolo, di quell'area e quindi di quella futura regione europea, perché come tale dobbiamo già considerarla?

La terza parte dell'emendamento è quella nella quale si stabilisce che le nuove regioni del Trentino e dell'Alto Adige-Südtirol vanno a sancire un patto federativo con la Federazione. Non mi pare sia corretta la posizione del collega Boato, intervenuto precedentemente, il quale ha sostenuto che la forma della federazione è stata già respinta, altrimenti questo emendamento sarebbe stato dichiarato inammissibile o, comunque, non sarebbe stato posto in votazione. Credo invece che esso sia il primo esempio concreto di scrittura formale del passaggio, fondamentale per la costituzione di una struttura federale, che è quello di sancire un patto federativo tra le parti. Sono quindi favorevole all'emendamento.

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

ARMANDO COSSUTTA. Sappiamo tutti, Presidente, colleghi, quanto importante sia nell'attività legislativa l'uso o meno di una virgola.

PRESIDENTE. Onorevole Selva, onorevole Pisanu!

ARMANDO COSSUTTA. Nel caso dell'emendamento in esame l'uso della virgola determinerebbe la spaccatura in due di una attuale regione unica, sia pure fondata su due province autonome e distinte. Esse, però, sono collegate attraverso un'unica regione, ossia da una comune condizione regionale. Sono quindi nettamente contrario all'uso di quella virgola ed a questo riguardo condivido quanto altri hanno detto. Mi riferisco in particolare all'intervento dell'onorevole Mitolo, mentre sono invece nettamente contrario rispetto ad un'altra parte del suo intervento.

Sono contro l'uso della virgola e, quindi, per il mantenimento delle due province nell'ambito di un'unica regione che si chiama Trentino-Alto Adige. Non condivido però l'opposizione, che viene avanzata a proposito di questo emendamento e di altri successivi emendamenti, circa l'uso della dizione, anche in lingua tedesca, relativa alla parte di questa regione che noi chiamiamo, secondo la nostra Costituzione, Alto Adige. La più corretta dizione « Alto Adige-Südtirol » mi pare debba invece essere recepita dalla nostra Costituzione. Se vi è stato qualcosa di non tradizionale storicamente, non è l'uso della parola Südtirol, ma, viceversa, il ricorso alla dizione Alto Adige.

All'onorevole Mitolo voglio dire che dobbiamo, anche in questo modo, risarcire le popolazioni di lingua tedesca di quella zona, che hanno subito dallo Stato fascista violenze inenarrabili nell'uso della loro lingua e della loro cultura (*Applausi dei deputati dei gruppi dei democratici di sinistra-l'Ulivo, dei popolari e democratici-*

l'Ulivo, misto-minoranze linguistiche, misto-verdi l'Ulivo e misto-socialisti italiani - Commenti del deputato Trantino).

NICOLA BONO. Indennizza gli ucraini, i polacchi, i cecoslovacchi!

ARMANDO COSSUTTA. Mi sembra dunque giusto che la dizione Alto Adige-Südtirol, che d'altra parte è ripresa nello statuto speciale di quella provincia ed è sul suo gonfalone, venga utilizzata nella Costituzione che stiamo revisionando.

NICOLA BONO. Indennizza le vittime di Stalin!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Malavenda. Poiché per il suo gruppo hanno già parlato tre colleghi, le posso concedere un minuto, come se lei parlasse in dissenso. Ne ha facoltà.

MARA MALAVENDA. Presidente, il mio gruppo è il Cobas per l'autorganizzazione.

PRESIDENTE. Quello riguarda Napoli, mentre alla Camera il suo gruppo è il misto.

MARA MALAVENDA. No, Presidente, il Cobas per l'autorganizzazione è presente in tutta Italia ed io sono qui perché sono stata eletta grazie ai voti di migliaia di lavoratori, cassaintegrati e disoccupati, dal nord al sud, non solo a Napoli e non solo nelle fabbriche.

PRESIDENTE. Sarebbe dunque l'unico deputato votato in tutta Italia.

MARA MALAVENDA. Le ricordo che il gruppo misto ha una funzione unicamente amministrativa, per cui ritengo che il diritto dei parlamentari sia di poter intervenire sempre, almeno per dichiarazione di voto. Ovviamente ciò viene limitato dalle decisioni, che assolutamente non posso condividere, concernenti il contingentamento dei tempi.

Innanzitutto le faccio rilevare che da questa discussione...

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Malavenda.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, in dissenso dal proprio gruppo, l'onorevole Berselli. Ne ha facoltà.

FILIPPO BERSELLI. Con l'emendamento Caveri 57.12 si cerca di istituzionalizzare una nuova regione. L'articolo 63 nella Costituzione prevede che per l'istituzione di nuove regioni occorre un milione di abitanti: poiché non si può istituire la regione Alto Adige-Südtirol, la quale avrebbe meno di un milione di abitanti, si cerca di aggirare l'ostacolo introducendo un emendamento all'articolo 57. Ciò non è consentito perché, se si vuole istituire una nuova regione, si deve ricorrere all'articolo 63; per questi motivi annuncio la mia astensione dal voto su tale emendamento.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, in dissenso dal proprio gruppo, l'onorevole Taradash. Ne ha facoltà.

MARCO TARADASH. Dichiaro innanzitutto che voterò contro questo emendamento per la vicenda della virgola e perché ritengo che le due province non debbano essere separate. Dico questo perché erroneamente ero presentatore di emendamenti che andavano in quella direzione, ma che ho poi ritirato perché si era trattato di un errore. Ritengo che si dovrebbe andare verso l'aggregazione e non verso la divisione.

Riguardo alla doppia denominazione voglio dire che, pur condividendo parte delle valutazioni fatte dall'onorevole Mitolo, ritengo opportuno consentire alla Valle d'Aosta e all'Alto Adige di avere anche la denominazione in lingua francese e in lingua tedesca. Lo dico nell'ottica di superare le tensioni, conformemente all'obiettivo della nuova Costituzione, aggiungendo che, se bisogna risarcire le popolazioni del Sudtirolo delle violenze

del periodo fascista, è anche necessario risarcire le popolazioni italiane delle discriminazioni del periodo repubblicano, che tuttora restano, in virtù della proporzionale, per l'ammissione alle funzioni ed agli impieghi pubblici ed in virtù del censimento etnico obbligatorio.

In questo senso credo che dovremmo sia sotto il profilo della denominazione che di altri profili costituzionali cercare di restituire pari diritti di cittadinanza a tutti gli abitanti dell'Italia (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia e di alleanza nazionale*).

OLIVIERO DILIBERTO. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

OLIVIERO DILIBERTO. Poiché è evidente che la discussione su questo emendamento riguarda punti diversi concettualmente, anche se coincidenti perché relativi al medesimo emendamento, mi chiedo se non sia il caso di svolgere una votazione di principio sulla possibilità di denominare anche con l'espressione Südtirol e Vallée d'Aoste le regioni unitariamente intese. Si tratterebbe di una votazione di principio che aiuterebbe la chiarezza della discussione perché alcuni gruppi, come il nostro, sarebbero costretti a votare contro questo emendamento per i motivi esposti dal presidente Cossutta, ma viceversa sarebbero d'accordo sulla doppia dizione linguistica.

MARCO BOATO, *Relatore sul sistema delle garanzie.* Vi sono emendamenti specifici sul punto.

PRESIDENTE. Onorevole Diliberto, è proprio così: vi sono emendamenti specifici sulla denominazione e perciò prenderemo in esame la questione da lei posta nel momento in cui ci occuperemo di essi.

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

NATALE D'AMICO. Anche noi, signor Presidente, siamo contrari a dividere la regione Trentino-Alto Adige in due diverse componenti. Pensiamo, infatti, che la costruzione del federalismo italiano richieda l'aggregazione di alcune regioni. Se volessimo individuare in astratto — ma probabilmente non siamo in grado di farlo — le dimensioni minime efficienti per esercitare alcuni dei poteri che stiamo per conferire alle regioni, avremmo bisogno quasi certamente di dimensioni più ampie di quelle attualmente esistenti.

A me sembra assolutamente inutile inseguire percorsi di ulteriori divisioni, anche in questo caso che pure è particolare. Al contrario, anch'io ritengo sia giusto restituire in qualche modo al Sudtirolo il suo nome storico originario. Pertanto, quando verrà in votazione l'emendamento che prevede la restituzione di tale nome, ci esprimeremo a favore.

PRESIDENTE. Colleghi, l'onorevole Boato ha posto una questione relativa all'eventuale preclusione che si sarebbe venuta a creare per questo emendamento in ragione di voti precedenti. Ricordo che abbiamo avuto un voto di principio che riguardava, però, la forma confederale dello Stato. L'emendamento Caveri che parlava di federazione non è stato invece votato come principio. È stato detto sostanzialmente che il concetto di federazione sarebbe stato affrontato in altro momento. E non so se lei ricorda la precisazione fatta a tal proposito dal senatore D'Onofrio. È per questo motivo che l'emendamento Caveri 57.12 può essere posto in votazione.

Passiamo pertanto ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Caveri 57.12, non accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i>	425
<i>Votanti</i>	415
<i>Astenuti</i>	10
<i>Maggioranza</i>	208
<i>Hanno votato sì</i>	29
<i>Hanno votato no</i> .	386).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Caveri 57.13.

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

LUCIANO CAVERI. Signor Presidente, innanzitutto tengo a dire, come mi pare abbia già ricordato l'onorevole Brugger, che non c'è stata da parte mia nessuna furberia in un tentativo surrettizio di aggiungere una virgola all'ultimo momento. Si trattava di un errore di stampa del quale mi ero accorto, ma purtroppo non è stato editato un altro stampato che lo abbia corretto.

PRESIDENTE. Posso darle atto che nella versione contenuta nel *computer* l'emendamento aveva la virgola.

LUCIANO CAVERI. La ringrazio, signor Presidente, perché è evidente che su temi di questo genere nessuno intende fare il furbo.

La questione che noi abbiamo posto, al di là dell'aspetto specifico della divisione delle due province in due regioni, ha carattere politico. E dispiace che la discussione, anche un po' ideologica, sulla divisione delle due province abbia posto in qualche maniera a distanza un tema che invece è interessante, vale a dire quello delle autonomie speciali. Per questo motivo tenevo a ribadire quanto detto precedentemente e cioè che la formulazione di questi emendamenti mira comunque a trovare una soluzione già adesso diversa da quella contenuta nella formula che invece dovremmo inserire in una eventuale norma transitoria che chiarisca il rapporto fra il contenuto della riforma e gli statuti di autonomia già esistenti.

Si tratta di un tema politicamente forte, perché il rischio è che si verifichi una compressione delle specialità attra-

verso meccanismi che invece sono in qualche maniera incongrui se non vengono coordinati in una norma conclusiva. Come dicevo, noi chiedevamo di risolvere la questione oggi stesso: in ciò consiste la ragione del nostro voto favorevole agli emendamenti che si susseguono in questa stessa logica.

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

LUIGI OLIVIERI. Signor Presidente, avrei forse preferito intervenire sull'emendamento Caveri 57.12 che ha costituito oggetto di un ampio dibattito. Siccome si ripropone la questione della virgola anche in questo emendamento, dico subito che il gruppo dei democratici di sinistra non concorda con la proposta di dividere la regione Trentino-Alto Adige. Il nostro gruppo, però, è completamente e compiutamente convinto che bisogna conformarsi ai tempi ed alla evoluzione della giurisprudenza anche costituzionale sulla questione.

Ricordiamo che nell'articolo 114 dello statuto d'autonomia del 1972 il termine tedesco Südtirol è compiutamente ricompreso. Da questo punto di vista ha sicuramente ragione l'onorevole Cossutta, che richiama tutta una serie di ragioni storiche che devono imporre al nostro Parlamento di fare giustizia di una situazione rendendo attuale quello che ormai nell'ambito dell'evoluzione giuridica, storica e di costume è già attuale in una parte così importante del nostro territorio.

Per queste ragioni noi proponiamo fin da ora che i colleghi Brugger e Zeller riformulino l'emendamento Zeller 57.64 prevedendo la dizione: «Trentino/Alto Adige-Südtirol». È una proposta che ci sentiamo di avanzare e che sosterremo successivamente in sede di esame dell'emendamento.

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

SERGIO MATTARELLA. Presidente, si è parlato molto — forse eccessivamente — della virgola che è esplicita in questo emendamento.

Noi voteremo contro l'emendamento Caveri 57.13, così come abbiamo fatto per il precedente emendamento Caveri 57.12 (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*). Riteniamo infatti che non sia opportuno scindere la regione Trentino-Alto Adige. D'altra parte, è vero quanto ha detto il collega Brugger: le province di Trento e Bolzano oggi sono nei fatti sostanzialmente due regioni autonome, tanto che sono presenti negli organismi rappresentativi delle regioni; è una realtà di fatto. Riteniamo sia opportuno mantenere il quadro istituzionale in atto. Quindi voteremo contro.

Diverso è il problema della denominazione, che ci vede interessati e che affronteremo quando saranno esaminati gli specifici emendamenti. Diverso, ancora, è il problema della specialità: sarà affrontato in sede di esame degli emendamenti riferiti al secondo comma.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Malavenda. Ne ha facoltà. Poiché è già intervenuto l'onorevole Caveri, lei ha a disposizione un minuto.

MARA MALAVENDA. Signor Presidente, poiché vorrei intervenire anche per un richiamo al regolamento, le chiedo su quale argomento per primo debba prendere la parola.

PRESIDENTE. Faccia lei: scelga liberamente.

MARA MALAVENDA. Allora sul regolamento, Presidente.

Ancora una volta, poco fa, lei mi ha tolto la parola drasticamente, mentre tutti gli altri colleghi vengono avvertiti qualche attimo prima; in questo modo chi sta parlando ha almeno la possibilità di concludere il suo pensiero con le parole che sta per pronunciare.

Vorrei poi dire che la discussione è stata possibile perché sull'emendamento presentato dal collega Caveri lei ha annullato una votazione per la quale era già stato dato il via. Vorrei ricordarlo, perché in altre situazioni — è successo in particolare con alcuni miei emendamenti — lei non ha preso analoga decisione. Vorrei allora stimolarla a seguire per tutti i deputati le stesse regole. Capisco che il regolamento che avete scritto recentemente è costruito proprio in modo da dare la possibilità di allargare o di stringere a seconda delle esigenze, delle opportunità e delle valutazioni dei singoli, tuttavia reclamerò tutte le volte in cui questo succederà.

Vengo ora all'emendamento, Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo alla seconda parte. Prego.

MARA MALAVENDA. Sulla proposta in esame vorrei dire che la Costituzione dovrebbe essere fatta — a mio parere — di poche regole: parole chiare e lineari, concetti semplici, innanzitutto per assicurare a tutti i cittadini la stessa portata delle norme. Si va invece verso una Costituzione fatta di tanti particolarismi: virgole, trattini, che sono importantissimi — per carità — ma che nei fatti stimolano da una parte forme di patriottismo e dall'altra specialità e particolarismi che sicuramente non vanno bene e non facilitano quella che dovrebbe essere una Costituzione chiara, semplice, leale e leggibile per tutti quanti.

MASSIMO D'ALEMA, *Presidente della Commissione parlamentare per le riforme costituzionali*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MASSIMO D'ALEMA, *Presidente della Commissione parlamentare per le riforme costituzionali*. Vorrei attirare l'attenzione dei colleghi, nonché avanzare una richiesta, sui due emendamenti Di Bisceglie 57.54 e 57.53, che credo esamineremo

dopo, a proposito di un aspetto che mi sembra assai rilevante e che non ha nulla a che vedere con la denominazione delle regioni su cui ci siamo prima soffermati. Mi riferisco alla previsione, nella parte conclusiva degli emendamenti in questione, per cui gli statuti speciali dovrebbero essere deliberati dall'assemblea regionale e garantiti con legge costituzionale. Ciò introduce un cambiamento assai profondo rispetto al testo proposto dalla Commissione, che a sua volta ripropone il testo attuale della Costituzione, cioè che gli statuti siano adottati con legge costituzionale dal Parlamento.

Credo che si debba procedere nel senso di un forte rafforzamento delle garanzie autonomistiche in senso federalistico, però ritengo anche che si debba stare attenti ai principi che vogliamo introdurre: che cosa vuol dire « deliberati dall'assemblea regionale e garantiti con legge costituzionale »? Quale procedura legislativa determina questa norma? Il Parlamento ne prende atto? E il parlamentare che, per esempio, ritenga di dovere emendare il testo deliberato dall'assemblea regionale non sarebbe libero di farlo? Violerebbe la Costituzione? Sarebbe responsabile di alto tradimento?

Possiamo noi introdurre una procedura legislativa, che prevede la deliberazione di leggi costituzionali con contenuto vincolato, proibendo al parlamentare la libertà di voto, che è un principio costituzionale fondamentale, una garanzia di libertà non per il parlamentare ma per tutti i cittadini?

Comprendo benissimo l'ansia autonomistica, ma credo che dobbiamo stare attenti. Se decidiamo che le regioni deliberano e basta, non voglio nessuna garanzia, ma ritengo che, introdurre in Costituzione una procedura legislativa a voto vincolato dei parlamentari sia lesivo di un principio fondamentale. È questa la ragione fondamentale, perché in tempi di unità europea non mi spaventano né il francese né il tedesco, che si possono mettere benissimo nella nostra Costitu-

zione. Ripeto, è questa la ragione fondamentale per cui ritengo che questi emendamenti vadano respinti.

Quindi, inviterei i colleghi che hanno presentato emendamenti analoghi a riflettere, perché non possiamo introdurre un procedimento legislativo di questo tipo, costruito in modo tale da violare la libertà del parlamentare, che rappresenta un principio fondamentale su cui si regge la democrazia parlamentare moderna, sia pure nel rispetto delle autonomie regionali. Allora preferisco che si stabilisca l'autodeterminazione regionale in materia costituzionale, perché almeno si capisce cos'è, salvo le conseguenze che dovranno essere valutate da ciascuno. La previsione di un Parlamento che vota a libertà vincolata mi sembra che non si possa introdurre nella Costituzione di un paese democratico (*Applausi dei deputati del gruppo dei democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Caveri 57.13, non accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (*Vedi votazioni*).

(Presenti	417
Votanti	402
Astenuti	15
Maggioranza	202
Hanno votato sì	11
Hanno votato no .	391).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Di Bisceglie 57.54.

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

ANTONIO DI BISCEGLIE. L'invito appena rivolto da parte del presidente della Commissione bicamerale non mi trova

disattento, tuttavia mi sembra giusto sottolineare alcuni aspetti per quanto riguarda questo emendamento.

Il primo è relativo al fatto, peraltro già evidenziato a proposito degli emendamenti 57.12 e 57.13, che vengano sanciti, per quanto riguarda le regioni, anche i nomi nella edizione non italiana, laddove siano prevalenti popolazioni di lingua tedesca o francese.

Stiamo d'altronde esaminando una legge sulle minoranze linguistiche e mi sembrerebbe più che mai opportuno che questo venga sancito nella Costituzione. In secondo luogo, mi sembra che l'ultimo periodo dell'emendamento voglia sottolineare un grado di maggiore capacità di espressione autogovernante, oserei dire, per quanto attiene alle regioni autonome. D'altra parte, questo emendamento è stato scritto prima che la Commissione proponesse di sostituire la parola « godono » con la parola « dispongono »; tuttavia, ritengo che questa formulazione riesca in modo più preciso, attento e rispettoso a sottolineare la forma di autonomia che possono esprimere le regioni autonome in forza dei rispettivi statuti.

Vi è poi il problema che è stato opportunamente sollevato dal presidente della Commissione bicamerale. Ovviamente, nel testo che abbiamo in esame non disponiamo di quelle che dovranno necessariamente (non potrebbe essere diversamente) essere le disposizioni transitorie e finali e a me pare che, nel momento in cui si porranno questi problemi, un elemento dovrebbe essere chiaro. Non sono infatti dell'avviso che vi sia la necessità di un'autodeterminazione delle regioni a statuto speciale; ritengo invece che vi debba essere la costituzionalizzazione dei loro statuti, proprio per un ragionamento sul rapporto fra queste regioni, che in qualche modo vogliono rappresentare anche un laboratorio di più spinto federalismo, e la Costituzione (questo è quindi il senso delle leggi costituzionali). Ma si prevede che rispettivi statuti speciali siano « deliberati dall'assemblea regionale », e qui è il nodo: nessuno pensa di ledere in qualche modo l'auto-

nomia di ciascun parlamentare e tuttavia si pone anche il problema di come rispettare e non ledere, per altro verso, l'espressione di un'assemblea elettiva, come quella del consiglio regionale di queste regioni autonome, a cui si riconosce dunque una specialità, uno *status* particolare.

Qui sta dunque, in qualche modo, il nodo: non credo, ovviamente, che si tratti di forzare, né da una parte né dall'altra, ma vi è un problema che sono convinto non venga risolto dall'emendamento e tuttavia venga da esso evidenziato ed esplicitato. Non è che nella formulazione « deliberati dall'assemblea regionale e garantiti con legge costituzionale » vi sia un elemento di vincolo: a me non pare che questo traspaia, anche se potrebbe essere sotteso. Ritengo però che la formulazione voglia semplicemente evidenziare il fatto che lo *status* speciale di autonomia di quelle regioni si sostanzia nel fatto che esse hanno la possibilità di definire il loro statuto. È chiaro poi che il sancirlo costituzionalmente è un elemento non già di autodeterminazione ma comunque di esaltazione di un rapporto con lo Stato.

Mi sembra, d'altra parte, che si cogliesse l'ansia, per quanto riguarda queste regioni, non già — sia chiaro — di separarsi ma di essere, lo ripeto, laboratorio di un federalismo più spinto. Per questi motivi, ritengo che la discussione possa aiutare a decidere nel merito.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Di Bisceglie 57.54, non accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti	397
Votanti	391
Astenuti	6
Maggioranza	196
Hanno votato sì	24
Hanno votato no .	367).

ANTONIO DI BISCEGLIE. Presidente, ritiro l'emendamento 57.53.

PRESIDENTE. Sta bene.

MARA MALAVENDA. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARA MALAVENDA. Proprio un attimo fa ho tenuto a sottolineare che la sua decisione aveva dato possibilità e modo a tutti i colleghi di intervenire nel dibattito che si è svolto poc'anzi. Questo grazie al fatto che lei aveva annullato una votazione già iniziata, dopo che un collega aveva chiesto la parola. Anzi, il collega l'aveva chiesta prima, come succede a me molto spesso, perché purtroppo sono agli ultimi banchi, lontana dalla Presidenza, per cui, siccome la sua attenzione è probabilmente concentrata sulle prime file, molto spesso, nonostante faccia ogni tipo di sforzo per farmi vedere, lei guarda altrove e quindi distrattamente passa direttamente alla votazione senza dare modo di intervenire nel dibattito.

È ovvio che se lei continua a mettere in votazione gli uni dopo gli altri tutti gli emendamenti, senza dare neanche un attimo di tempo e di respiro, noi incorreremo sempre più spesso in questo inconveniente. Io lo sto denunciando da mesi: ogni qualvolta si riesce a prendere la parola è perché la si coglie al volo, in un attimo, cercando di gesticolare, a volte alzando la voce. Quindi, la sollecito, Presidente, ad una maggiore attenzione: qualche volta, possibilmente, dedichi la sua attenzione anche a questi banchi in alto, un po' fuori mano.

PRESIDENTE. Onorevole Malavenda, devo dirle che in casi del genere, quando si tratta del primo presentatore dell'emendamento in genere interrompo la votazione, ma quando si tratta di altri deputati è bene che seguano i lavori.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Sica 57.17, non accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti	383
Votanti	380
Astenuti	3
Maggioranza	191
Hanno votato sì	5
Hanno votato no .	375).

Risulta pertanto precluso l'emendamento Soda 57.10.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Santandrea 57.4.

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

DANIELA SANTANDREA. La regione denominata Emilia-Romagna è costituita da due distinti territori, entrambi meritevoli di citazione, ma testimoni di diversità storiche, culturali, ambientali e produttive.

Durante i lavori dell'Assemblea costituente, un emendamento del deputato liberale Epicarmo Corbino tentò ingiustamente di togliere dalla denominazione il termine «Romagna». Ne nacque una sorta di generalizzata ribellione dell'aula di Montecitorio, che si sedò con il ripristino dell'antico termine. Fu tuttavia un'irripetibile occasione di esaltazione della storia, del ruolo, della diversità romagnola, allora considerata una sorta di ricchezza per l'intera nazione.

Con la Costituzione del 1948, assieme all'Emilia-Romagna, nacquero diverse altre regioni composite, come l'Abruzzo e Molise e il Friuli-Venezia Giulia. Si passò poi a soluzioni più radicali, come quella di Abruzzo e Molise, divenute nel 1963 entrambe regioni.

Con questo emendamento non si vuole creare una nuova regione, ma dare auto-

nomia alla Romagna, ad una regione storicamente e geograficamente sempre riconosciuta come tale, ma che nell'articolo 131 della Costituzione fu unita all'Emilia, con la quale non ha alcuna naturale ed effettiva comunanza di interessi, di tradizioni e soprattutto di vita economica e sociale. A supporto di ciò potrei spiegarvi le disparità all'interno della regione Emilia-Romagna riguardanti l'università statale, il tribunale amministrativo regionale, la corte d'appello, la sede RAI-TV, gli ospedali specializzati, i circuiti creditizi, il comparto turistico, le aziende termali, la caccia e la tutela dell'ambiente.

Voglio invece citare il commento espresso dal partito comunista romagnolo, all'indomani della proposta Corbino, sul settimanale *La lotta*, organo ufficiale dei comunisti forlivesi, cesenati e riminesi, nel numero 45 del 14 novembre 1947, che così testualmente riporta: «Ma la Romagna è e sarà nei secoli più viva e più forte che mai e non saranno le paure dei clericali né la bile dei reazionari a cancellarla dalla faccia della terra. Anzi, è nell'atteggiamento dei gruppi reazionari contro di lei la consacrazione della sua forza! Essa esiste come entità geografica ed economica che nessun Governo nero può cancellare (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*)».

Oggi, dopo cinquant'anni, gli eredi del partito comunista che allora accusavano con tanta durezza i detrattori e i nemici della Romagna, possono dimostrare, votando a favore di questo emendamento, di non assumere essi stessi il ruolo del cosiddetto Governo nero e reazionario.

In ogni caso, colleghi di destra e di sinistra, anche se non voterete a favore di questo emendamento sono sicura che la schiavitù della Romagna, da Bologna oltre che da Roma, finirà presto e non servirà nemmeno aver voluto costituzionalizzare le città metropolitane per estendere il dominio di Bologna su tutta la Romagna perché la Padania è vicina, vicinissima! Anche la Romagna avrà la sua meritata autonomia all'interno della repubblica fe-

derale padana. Viva la Padania, viva la Romagna (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania — Commenti dei deputati del gruppo dei democratici di sinistra-l'Ulivo*)!

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

MARA MALAVENDA. L'oscena voglia di secessionismo e di federalismo è evidente in quest'aula, è palpabile e la si sente minuto dopo minuto.

Credo che chi più chi meno la sentano tutti, da chi vuole fare i cosiddetti esperimenti per creare dei laboratori, che poi portano ad un federalismo sempre più forte e pesante, a chi rivendica un vero e proprio secessionismo.

Tutto questo è pericoloso! È pericoloso perché alimenta l'odio, alimenta la separazione, alimenta la volontà di chi vuole imporre a tutti i costi le proprie ragioni senza ascoltare gli altri.

Democrazia vuol dire ascoltare. I cittadini devono partecipare ed è solo così che si potrà costruire qualcosa di buono. Oggi tutto questo non c'è e le cose che sentiamo qui, gli emendamenti, questa Costituzione che andate disegnando, vanno in un'altra direzione! Una direzione che è pericolosa e in qualche modo oscena; oscena perché sta concretizzando disegni che pericolosamente negli anni hanno fatto capolino e sono stati messi da parte dalla saggezza popolare, dai lavoratori, dai giovani, dalle donne, dai disoccupati che chiedono uguali condizioni, parità di trattamento, regole chiare che valgano su tutto il territorio.

La separazione aumenta ed incentiva solo l'odio, solo l'egoismo e questo non dovrebbe mai avvenire!

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

CARLO GIOVANARDI. Signor Presidente, intervenendo brevissimamente vorrei fare qualche citazione e chiamo a

testimone l'onorevole Iotti che, essendo una costituente, ha vissuto quella storia e ne è stata una testimone oculare.

PRESIDENTE. L'onorevole Iotti è tanto costituente quanto emiliana!

CARLO GIOVANARDI. Quindi si ricorderà di Corbino, di Targetti e delle discussioni appassionate di allora!

Parlo soltanto sotto il profilo dell'errore materiale. Il senatore D'Onofrio infatti dice che abbiamo...

PRESIDENTE. Onorevole Soda! Onorevole Giannotti! Onorevole Soda! Onorevole Giannotti!

CARLO GIOVANARDI. Il senatore D'Onofrio ha detto che si era convenuto di non occuparsi del problema delle denominazioni perché non se ne sarebbe più usciti. Ne faccio quindi una questione di errore materiale, perché dopo quella famosa e appassionata discussione sull'Emilia lunense, l'Emilia, l'Emilia Romagna, i costituenti stabilirono che si sarebbe dovuta chiamare Emilia e Romagna. Così decisero e votarono. Successivamente, per un errore di trascrizione in fase di coordinamento, la dizione Emilia e Romagna è diventata Emilia-Romagna, quindi congiuntiva e non disgiuntiva come sarebbe stato con la « e ».

Capisco che siamo un po' in ritardo nel voler correggere un errore a cinquant'anni di distanza, però è vero che i costituenti scrissero Emilia e Romagna, è vero che il discorso — Sabattini mi guarda e lo sa — ha un sottofondo politico...

SERGIO SABATTINI. No, musicale!

CARLO GIOVANARDI. No, anche politico; politico e musicale. Però dopo mi spieghi il musicale! Ma lasciamo stare.

Il problema è che Bologna non la vuole nessuno, né l'Emilia né la Romagna, quindi voi bolognesi...

Ci troviamo di fronte ad un problema serio perché riscrivendo il testo come l'hanno scritto i costituenti, Emilia e

Romagna, in realtà si apre la strada anche ad una revisione analoga a quella intervenuta per l'Abruzzo e Molise. Però ciò è nelle mani del Parlamento.

Si tratterebbe semplicemente — e mi pare una riparazione che è giusto fare — di reintrodurre esattamente la dizione votata dai costituenti e che solo per un errore materiale è stata modificata. Quindi, si dovrebbe definire nuovamente la regione « Emilia e Romagna », come la denominarono i costituenti alla fine di un appassionato dibattito, per fare giustizia storica a due superregioni, che possono benissimo rimanere assieme, ma che hanno una storia, una cultura ed una tradizione che non consentono di identificarle in un medesimo soggetto; cosa che, giustamente, i costituenti vollero ricordare e testimoniare nel testo finale scegliendo una certa dizione.

DOMENICO COMINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DOMENICO COMINO. Signor Presidente, ritiro la richiesta di votazione nominale mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Sta bene.

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

FILIPPO BERSELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, per quanto attiene all'emendamento Santandrea 57.4, mi associo alle considerazioni svolte dalla collega Santandrea, eccezion fatta per il riferimento alla Padania, che con la Romagna non c'entra assolutamente nulla, anche perché in Romagna esiste da molti anni il movimento per l'autonomia della Romagna, che fa capo all'onorevole Servadei e al senatore Cappelli, che si batte per il riconoscimento dell'autonomia della Romagna. Peraltro, l'onorevole Santandrea ha letto proprio uno degli ultimi docu-

menti del MAR, in cui mi riconosco, lo ripeto, eccezion fatta per la questione della Padania.

L'emendamento che verrà posto in votazione subito dopo quello in esame, signor Presidente, è stato sottoscritto da me e dal collega Selva, mentre l'emendamento immediatamente successivo è stato presentato dall'onorevole Giovanardi, che ha ricordato l'errore compiuto a suo tempo mettendo un trattino tra le parole Emilia e Romagna, anziché la lettera « e ». Tuttavia, onorevole Giovanardi, non stiamo discutendo dei nostri due emendamenti, bensì dell'emendamento Santandrea 57.4, che tra le parole Emilia e Romagna inserisce un punto e virgola.

Ebbene, voterò a favore dell'emendamento Santandrea 57.4, così come voterò a favore degli identici emendamenti 57.3, a mia firma, e Giovanardi 57.2. Invito altresì l'Assemblea a votare a favore di tali emendamenti perché, lo ripeto, si tratta di porre rimedio ad un errore materiale compiuto da coloro che redassero la Costituzione i quali prevedero la dizione « Emilia e Romagna », mentre, per un errore tecnico, risultò scritto « Emilia-Romagna ».

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

GIOVANNI PILO. Signor Presidente, voterò a favore sull'emendamento Santandrea 57.4 e sui successivi identici emendamenti Berselli 57.3 e Giovanardi 57.2 perché, come è già stato ricordato, corrispondono ad un diffuso sentimento presente in quella regione, ad una nozione storica esistente da moltissimi anni ed anche alle già ricordate battaglie del MAR, movimento per l'autonomia della Romagna, nonché ad altre battaglie civili e sociali che da molti anni vengono sostenute.

Desidero ricordare ai colleghi che si rivendica una forma corretta di autonomia e niente di più. Ritengo pertanto che tutti potrebbero convenire con questa formulazione (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, in dissenso dal proprio gruppo, l'onorevole Guidi. Ne ha facoltà.

ANTONIO GUIDI. Signor Presidente, ho profondo rispetto per i lavori parlamentari, per l'autonomia dei singoli parlamentari e per la dignità del Parlamento; mi sembra però che, non solo oggi, con facili equilibrismi e parole chiare come libertà, sia stata data voce a chi non l'ha. Si delegittimano con un linguaggio inaccettabile i lavori del Parlamento, accomunando tutti a tutto in un linguaggio che parlando di « oscenità » mi risulta davvero osceno.

Credo che tutti noi abbiamo il diritto di parlare ma tutti noi abbiamo il diritto di essere rispettati.

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

ARMANDO COSSUTTA. Signor Presidente, è vero che in Romagna vi è da tempo un movimento autonomista che chiede appunto l'autonomia di questa terra; è altresì vero che nel dibattito alla Costituente era stata usata la congiunzione « e » tra Emilia e Romagna, ma sono trascorsi tanti anni e mi pare che oggi questa regione abbia dimostrato la possibilità di una sua reale, effettiva e sostanziale unità, sia pure nel rispetto delle distinzioni e delle differenze.

La mia interpretazione è che il trattino tra le parole Emilia e Romagna sia più significativo che non l'uso della congiunzione « e » perché manifesta una distinzione, mentre la « e » manifesta una congiunzione. Il trattino fra Emilia e Romagna mette in evidenza l'esistenza di una distinzione, analogamente a quanto avviene per il Friuli-Venezia Giulia e per il Trentino-Alto Adige.

Mi dichiaro dunque a favore del mantenimento del trattino che può, nel caso in cui le popolazioni e gli organi dalle popolazioni eletti in quelle regioni lo

vorranno, determinare forme particolari di autonomia, le quali sono possibili nell'ambito di una comune regione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Santandrea 57.4, non accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i>	398
<i>Votanti</i>	386
<i>Astenuti</i>	12
<i>Maggioranza</i>	194
<i>Hanno votato sì</i>	138
<i>Hanno votato no</i>	248

Passiamo alla votazione degli identici emendamenti Berselli 57.3 e Giovanardi 57.2.

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

PAOLO GALLETTI. Signor Presidente, vorrei brevemente motivare il mio voto contrario a questi emendamenti. È pur vero che il dibattito alla Costituente è andato come è stato descritto, ma in questi anni, come ha ricordato l'onorevole Cossutta, ne è passata di acqua sotto i ponti e la regione Emilia-Romagna ha trovato una sua integrazione, pur tra tante difficoltà. Vorrei anche ricordare che in questa regione molte deleghe sono state assegnate alle province e che oggi in Romagna vi sono ben tre province — forse troppe — che contribuiscono sicuramente all'autogoverno di quel territorio.

Il movimento per l'autonomia per la Romagna, che è stato creato alcuni anni fa da un ex deputato socialista, sicuramente si rifà ad alcuni aspetti positivi della cultura e della geografia della regione. Anche dal punto della biogeografia si osserva l'incontro tra un *habitat* di tipo mediterraneo con uno di tipo più settentrionale. Un grande studioso di Forlì, il

professor Zangheri, ha costruito un museo sulla fauna e la flora della Romagna. Tutto questo però non è sufficiente per giustificare dal punto di vista politico e amministrativo una richiesta di autonomia che ritengo antistorica e sbagliata. Se è vero che all'epoca della Costituente questa regione poteva avere un senso, oggi non è più vero; oggi in riferimento a questa regione parliamo di un sistema metropolitano policentrico e abbiamo illustri cantanti regionali, come Guccini, che hanno descritto bene cosa succede tra Piacenza e Las Vegas, cioè nell'area riminese.

Abbiamo un'integrazione di fatto che presenta sia aspetti positivi sia aspetti negativi. Cercare però di ritornare a quel momento — nel quale forse si sarebbe potuto fare questo ragionamento — mi parrebbe sbagliato. Nonostante io sostenga la particolarità della cultura della Romagna e di alcuni aspetti del dialetto romagnolo — che oggi, non a caso, è utilizzato nel teatro, nella musica e nella letteratura di avanguardia —, ciò non significa che si debba giustificare uno « spezzettamento » amministrativo, con la creazione di una nuova regione. Abbiamo a disposizione altre forme per garantire questa autonomia.

Peraltro, la regione Emilia-Romagna non è composta solo dalla Romagna e dall'Emilia, ma anche dal Ferrarese, dal Bolognese e dall'area piacentina (vi sono quindi varie particolarità che debbono convivere). Mi parrebbe quindi totalmente antistorico attaccarsi a questi aspetti che pure esistono per rivoluzionare, dal punto di vista politico ed amministrativo, una regione che invece sta imparando e sta riuscendo a rimanere unita (*Applausi dei deputati del gruppo misto verdi-l'Ulivo*).

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

ROLANDO FONTAN. Mi pare che il collega Cossutta abbia posto una questione di non poco conto, che personalmente mi era sfuggita.

Nel caso di specie si tratta, in sostanza, di comprendere se questo Parlamento,

votando gli identici emendamenti Berselli 57.3 e Giovanardi 57.2, prenderebbe veramente in considerazione la congiunzione « e » tra le parole « Emilia e Romagna » (la nostra posizione sarebbe in questo caso contraria), oppure se si intendesse fare riferimento non a due regioni separate, ma comunque tendenzialmente più separate (in questo caso il nostro voto sarebbe favorevole).

In conclusione, chiederei un'interpretazione da parte del relatore o del Presidente Violante della questione che ho richiamato, sulla base di quanto evidenziato dall'onorevole Cossutta (che non è cosa di poco conto).

PRESIDENTE. Onorevole Fontan, io mi sottraggo a questo suo invito!

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

CARLO GIOVANARDI. Signor Presidente, come ho già rilevato nella seduta di ieri intervenendo in un altro dibattito, quando in politica non si concedono delle cose che non costano nulla (riguardo alla volontà di aggiungere la lettera « e » tra le parole « Emilia e Romagna », ricordo che tutte le amministrazioni comunali della Romagna sono saldamente nelle mani di partiti che sono contrari alla creazione della regione Romagna, staccandola dall'Emilia, perché lo stesso movimento autonomista è minoritario; era peraltro già stato scritto dai costituenti nel 1948: Emilia e Romagna, soddisfacendo con poco un sentimento esistente), si finisce invece con l'acuire un sentimento di rivalsa in quella parte della popolazione romagnola che avvertirebbe questo voto del Parlamento come un voto politico. Sostengo tale punto di vista perché le considerazioni dei colleghi della sinistra sono di carattere politico. Nessuno toglie la propria identità alla regione Emilia-Romagna, perché io sono il primo ad essere convinto che non si darà vita alla regione Romagna. Si tratta soltanto di fare un riconoscimento a chi ritiene di avere una propria identità, attraverso l'in-

serimento nel testo della congiunzione « e » che ripristinerebbe la verità storica e che non aprirebbe la strada assolutamente a nulla finché gli equilibri politici della Romagna e dell'Emilia rimarranno quelli che tutti conosciamo.

Ritengo quindi che questo Parlamento dovrebbe andare incontro a sentimenti e ad esigenze esistenti nel territorio che — ripeto — non costano nulla. Non solo, ma darebbero un piccolo segnale di giustizia concorrendo, viceversa, a rendere il dibattito politico meno aspro ed a non farlo giungere a posizioni del tipo di quelle della lega che poi alla fine, non ottenendo il « ragionevole », diventerebbero eccessivamente radicali.

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

FILIPPO BERSELLI. Presidente, era stata chiesta un'interpretazione autentica al presidente D'Alema o all'onorevole Cossutta. Credo, invece, che si sarebbe dovuta richiedere eventualmente a me o all'onorevole Giovanardi che avevamo predisposto il testo di questi due emendamenti.

Cosa volevamo intendere con questi emendamenti? Intendevamo distinguere, all'interno di un'unica regione, la realtà emiliana e quella romagnola.

Vorrei dire all'onorevole Galletti che con questi emendamenti non ci si proponeva di istituire la regione Emilia e la regione Romagna; se si riterrà di fare ciò, lo si farà attraverso la procedura prevista dall'articolo 63. In questo caso, all'interno dell'unica regione « Emilia e Romagna » vogliamo distinguere più esattamente — come era stato previsto dall'Assemblea costituente — la realtà emiliana da quella romagnola. Quindi ha perfettamente ragione il collega Giovanardi nel dire che ciò non costa niente. Non vogliamo, con questo emendamento, creare una nuova regione; vogliamo soltanto dare un contributo, con cinquant'anni di ritardo, ad una realtà che esige la distinzione tra Emilia e Romagna (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

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

TERESIO DELFINO. Signor Presidente, abbiamo votato a favore dell'emendamento Santandrea 57.4 e daremo il nostro assenso agli identici emendamenti Berselli 57.3 e Giovanardi 57.2. Riteniamo infatti che la richiesta di operare una distinzione come riconoscimento di una realtà fortemente presente nella regione Emilia-Romagna sia il minimo che si possa offrire in un contesto nel quale vogliamo esaltare la capacità di autonomia e di autogoverno.

Sul piano concreto, poi, vedremo con il tempo se questo riconoscimento potrà portare a qualche forma organizzativa di autogoverno; riteniamo però che le ragioni portate a sostegno di questi emendamenti possano trovare accoglimento: il gruppo per l'UDR-CDU/CDR voterà quindi a favore degli stessi.

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

MARA MALAVENDA. Strana discussione quella che va avanti: buon per voi che la gente rimanga ancora estranea ad essa. Per mia esperienza dico che le cose che non costano niente sono proprio le più pericolose. Mi impensierisce sentire affermazioni di questo genere perché sono convinta che il messaggio subliminale, per così dire, che si tenta di far passare con questi e con altri emendamenti (la cui impostazione è quella della scarsa chiarezza, visto che gli stessi colleghi prima di votare chiedono che si espliciti meglio) è rappresentato dal non detto, come assunto naturale.

In questa logica preoccupante non posso che rigettare impostazioni che tendono tutte ad un unico obiettivo: federalismo, federalismo, federalismo, sia esso strisciante o meno. L'obiettivo che vi ponete è questo, e su di esso siete tutti d'accordo.

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

VALTER BIELLI. Presidente, colleghi, voterò contro questi emendamenti perché mi riconosco nelle considerazioni svolte dal collega Cossutta, ritenendo che la dizione attuale sia quella più confacente anche alle aspirazioni dei romagnoli.

Ne approfitto per ringraziare la collega Santandrea, la quale ci ha fatto una lezione di storia; si è però dimenticata di dire che quando pensa agli eredi dei comunisti ha trovato immediatamente una sponda proprio nei colleghi di alleanza nazionale. Credo quindi che noi di sinistra non possiamo raccogliere le considerazioni della collega Santandrea.

Nel merito della questione, dirò che tutti in questa sede affermiamo che c'è bisogno di uno Stato di ispirazione federalista; si parla di federalismo per rispondere meglio anche ai problemi che riguardano la mondializzazione, il fatto che c'è una competizione tra mercati sempre più vasti. Un vero federalista non pensa alla divisione, alla frantumazione; pensa invece che debbano esserci regioni vaste che, proprio perché sono vaste, hanno le caratteristiche per essere inserite in un mercato sempre più ampio.

Quindi, la divisione che ci viene proposta va contro l'ispirazione cui facciamo riferimento e per questa ragione credo che i romagnoli abbiano bisogno non di divisioni, ma di affermare altro, ossia che si possa proseguire nell'opera di cambiamento dello Stato italiano, un'opera di federalismo che troverà sicuramente i romagnoli capaci di valorizzare la propria esperienza e la propria cultura. È per questo che voterò contro gli emendamenti Berselli 57.3 e Giovanardi 57.2.

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

ROLANDO FONTAN. Ascoltato il dibattito che si è svolto in aula, la lega nord per l'indipendenza della Padania voterà a favore degli emendamenti in esame, intendendo, come specificato dallo stesso onorevole Berselli, la dizione « Emilia e Romagna » in un'ottica di maggiore auto-

nomia, come un passo verso quel processo di distinzione che noi chiediamo.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Berselli 57.3 e Giovanardi 57.2, non accettati dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i>	384
<i>Votanti</i>	383
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	192
<i>Hanno votato sì</i>	161
<i>Hanno votato no</i>	222

Passiamo alla votazione dell'emendamento Caveri 57.18.

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

LUCIANO CAVERI. Presidente, qui non c'è la virgola e quindi non c'è ragione di equivoco. Credo quindi che tutti coloro che hanno a cuore la particolarità delle regioni a statuto speciale non hanno in questo caso la preoccupazione della separazione del Trentino dall'Alto Adige.

Ci terrei semmai in questo intervento a replicare brevemente alle osservazioni intelligenti fatte dal presidente D'Alema, il quale chiedeva ai presentatori dell'emendamento in esame che cosa intendessero per statuti « deliberati dall'Assemblea regionale e garantiti con legge costituzionale ».

Tengo a dire al presidente D'Alema che egli ha colto nel segno del problema che volevamo porre con questo emendamento, nel senso che in realtà già nella scorsa Commissione bicamerale si pose il problema di come si potessero legare le libertà delle regioni a statuto speciale di scrivere i propri statuti con la successiva possibilità del Parlamento di modificarli ed emendarli.

Nella precedente Commissione bicamerale avevamo trovato insieme al senatore Riz una soluzione in base alla quale, alla fine delle prime votazioni da parte della Camera e del Senato, cioè dopo la prima lettura, si doveva, nel caso di modificazioni, raggiungere un'intesa con la regione autonoma interessata. Ebbene, questa è una formula che dovremo in qualche maniera ritrovare nelle norme transitorie per non trovarci di fronte ad un paradosso, e cioè che abbiamo già due regioni a statuto speciale, che sono la Sicilia e la Sardegna, che adegueranno i propri statuti con legge regionale, mentre ce ne sono altre che lo faranno con legge costituzionale. Non è pensabile che la libertà di queste regioni di scrivere i propri statuti sia in qualche maniera resa del tutto vaga e vana dalla possibilità del Parlamento di modificarli poi al cento per cento. Allora, il meccanismo che individuavamo era quello di statuti deliberati dall'assemblea regionale e garantiti con legge costituzionale.

Questo significa, come temeva il presidente D'Alema, prendere o lasciare questo statuto d'autonomia? Riteniamo di no. Evidentemente, infatti, c'è sempre la possibilità da parte delle Camere, valutata l'incostituzionalità di alcune norme (perché l'unico elemento di riferimento, a quel punto, deve essere l'incostituzionalità delle norme), di rigettare l'approvazione dello statuto, non garantirlo e rinviarlo automaticamente alla regione che lo ha varato.

Il problema di come scrivere i nuovi statuti di autonomia sarà uno dei temi più importanti nelle norme transitorie, perché il rischio è che la riscrittura con lieve modificazione dell'articolo 116, così come ci accingiamo a fare, potrebbe poi essere vanificata dall'impossibilità di queste regioni di dotarsi realmente di propri statuti di autonomia e, di fronte ad una completa emendabilità da parte del Parlamento, torneremo a degli statuti *octroyé*, concessi, come sono stati quelli delle regioni a statuto speciale.

MARA MALAVENDA. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà, per un minuto.

MARA MALAVENDA. Vorrei sapere se sia prevista una pausa nei nostri lavori.

PRESIDENTE. Sì, alle 21.

MARA MALAVENDA. La solleciterei a rivedere questa decisione, anche considerando il fatto che vi sono movimenti politici come il mio che hanno un solo rappresentante in quest'aula. Pertanto bisognerebbe riconoscere a questo rappresentante il diritto quantomeno di bere un bicchiere d'acqua, per non dire altro; comunque è facile immaginare che vi è una serie di esigenze personali che dovrebbero essere soddisfatte. Ritengo doveroso non abbandonare i lavori parlamentari per l'impegno assunto con i miei compagni e perciò la pregherei di rivedere questa decisione, concedendo almeno cinque minuti di pausa per raggiungere il bar.

Per quanto riguarda l'emendamento Caveri 57.18 ancora una volta mi esprimo sfavorevolmente perché ci troviamo a discutere di particolarismi e di statuti speciali: ciò vuol dire spalancare la porta ad un messaggio che noi vogliamo inviare fuori di quest'aula, e cioè che il federalismo, con tutto ciò che può incoraggiare in quella direzione, va perseguito. Ciò rappresenta un pericolo perché non credo sia quella l'unica via per uscire dai mali che ci attanagliano, in primo luogo il capitalismo, che ben conosciamo tutti quanti.

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

MARCO BOATO. Annuncio il mio voto contrario sull'emendamento Caveri 57.18 perché, come è stato giustamente ricordato, ritengo che la materia dell'adeguamento degli statuti delle regioni ad autonomia speciale vada affrontata in sede di disposizioni finali e transitorie. Pertanto con il presidente D'Alema ed il collega

D'Onofrio abbiamo concordato che, dopo il capitolo concernente la forma di Stato, affronteremo le norme transitorie che a questo titolo si riferiscono.

Ritengo però che il collega Caveri dovrebbe capire che bisogna fare una scelta: se si vogliono mantenere le regioni a statuto speciale, garantite appunto da una legge costituzionale, bisogna prendere atto che quest'ultima promana dal Parlamento. Non si può immaginare di rivendicare una specialità garantita da legge costituzionale e poi pretendere che sia l'assemblea regionale a varare tale legge, che il Parlamento si dovrebbe limitare a ratificare. Comunque il presidente D'Alema ha già ampiamente motivato al riguardo. O una scelta o l'altra: o si vuole la specialità con legge costituzionale, oppure si vuole la piena autonomia della regione di deliberare in materia di statuto e di leggi regionali, ma allora ci si omogeneizza a tutte le altre regioni. Poiché sono anch'io favorevole al mantenimento delle specialità, credo che questo emendamento vada respinto.

Affermare inoltre che le cinque regioni a statuto speciale «svolgono secondo forme e condizioni particolari la loro autonomia, in forza dei rispettivi statuti speciali» non è molto corretto sotto il profilo costituzionale, poiché non si «svolge» un'autonomia; ma questa è un'osservazione secondaria, mentre quelle precedenti sono le principali e suggeriscono di votare contro questo emendamento.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, in dissenso dal proprio gruppo, l'onorevole Bicocchi. Ne ha facoltà, per un minuto.

GIUSEPPE BICOCCHI. Mi atterrò al minuto che mi è concesso, pur permettendomi di ricordare che, sul piano del regolamento, il mio non è un intervento in dissenso, bensì di una componente del gruppo misto.

Annuncio il voto favorevole dei deputati del patto Segni-liberali sull'emendamento Caveri 57.18, condividendone sia la denominazione sia l'introduzione di garanzie ulteriori.

Il tema posto dal presidente D'Alema è serio e ne parleremo successivamente. Mi pare troppo sbrigativo limitarsi a dire che il Parlamento non può avere condizionamenti. Sull'argomento, poiché ho solo un minuto a disposizione, tornerò successivamente.

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

LUIGI OLIVIERI. Presidente, intervengo brevemente per dire che l'emendamento Caveri 57.18 pone un problema serio e di grande valenza costituzionale. Mi riferisco alla possibilità che in uno Stato che vuole definirsi federale vi possa essere una iniziativa centrale per modificare gli statuti delle componenti lo Stato federale (nel nostro caso le regioni).

Se è vero quello che si dice — e cioè che se uno statuto viene riconosciuto ed ha valore di legge costituzionale, è difficile prevedere che esso possa essere successivamente modificato dal Parlamento — questo involgerebbe, come ha giustamente riconosciuto il presidente della Commissione bicamerale, la libertà di iniziativa parlamentare. È altresì vero, però, che nell'ambito di una riforma costituzionale potremmo prevedere interventi diversi: in sede di prima approvazione, potrebbe ipotizzarsi un'iniziativa parlamentare, ma poi il Parlamento potrebbe autolimitarsi in occasione di eventuali modifiche successive, prevedendo che esse possano essere apportate solo su iniziativa delle assemblee regionali.

Penso che nel momento in cui affronteremo il problema nelle norme transitorie su di esso dovremo riflettere a lungo, altrimenti creeremo alcune anomalie: lo statuto delle regioni a regime ordinario non potrebbe essere modificato con legge ordinaria (se non con la finestra dell'interesse nazionale), mentre gli statuti delle regioni a regime speciale, che hanno rango costituzionale, potrebbero essere modificati a seguito dell'iniziativa di un qualsiasi parlamentare, senza che l'assemblea regionale possa intervenire presentando la propria riflessione.

MASSIMO D'ALEMA, *Presidente della Commissione parlamentare per le riforme costituzionali*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MASSIMO D'ALEMA, *Presidente della Commissione parlamentare per le riforme costituzionali*. Vorrei sottolineare ai colleghi una novità che forse non viene sufficientemente valutata e che è contenuta nell'emendamento proposto dalla Commissione, il quale prevede che le forme particolari di autonomia — evidentemente con questa espressione ci si riferisce sia agli statuti speciali sia ad eventuali leggi costituzionali di modifica dei medesimi — vengano deliberate dal Parlamento con legge costituzionale su iniziativa delle regioni interessate.

Si prevede già una procedura speciale, dunque, che può essere attivata su iniziativa delle regioni. Evidentemente ciò significa che non si prevede la possibilità di intervenire sugli statuti speciali su iniziativa parlamentare.

Tale principio esiste ed è proposto dalla Commissione. Altra cosa è la previsione che il Parlamento, il quale sarà chiamato ad esaminare queste proposte di autonomia speciale, possa approvarle o respingerle. L'attuale regolamento della Camera prevede l'approvazione o la reiezione con ordine del giorno motivato. Non credo dunque si possa escludere con previsione costituzionale la reiezione con ordine del giorno motivato.

Non credo, cioè, si possa scrivere in Costituzione una norma che obblighi ad approvare con legge costituzionale le proposte delle regioni.

Sono due aspetti molto diversi. Una cosa è salvaguardare l'autonomia regionale dal rischio di un colpo di mano: questo è previsto, con una forte innovazione della Commissione (le forme speciali di autonomia dovrebbero essere discusse dal Parlamento solo su iniziativa delle regioni). Altra cosa è una norma che preveda l'obbligo di approvazione: per questo profilo credo che non possiamo che rimanere alla previsione attuale (ap-

provazione oppure reiezione con ordine del giorno motivato).

La norma che si propone (deliberazione regionale e legge costituzionale conforme) apre invece un rischio di conflitto costituzionale molto serio. Infatti, non si può ledere la libertà del parlamentare di votare contro. Quindi noi dovremmo prevedere cosa accadrebbe in caso di conflitto regolando in qualche modo questa eventualità.

Chiedo allora che si valuti la novità rilevantissima proposta dalla Commissione: cioè la previsione dell'iniziativa regionale nel campo dell'autonomia speciale come forma di iniziativa legislativa esclusiva in materia. Credo, inoltre, che dobbiamo stare attenti a previsioni costituzionali che appaiano vincolanti circa la possibilità del Parlamento di decidere, anche nel senso della reiezione, perché norme di questo tipo possono innescare conflitti costituzionali molto seri.

Se si insiste per la votazione, che si voti. Ma sinceramente il mio invito va nella direzione di ritirare l'emendamento valutando che il pericolo paventato (che le autonomie speciali possano essere messe in discussione per una iniziativa parlamentare) è scongiurato nel testo proposto dalla Commissione.

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

ROLANDO FONTAN. Il gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania voterà a favore dell'emendamento Caveri 57.18, sui cui principi si tornerà anche in occasione dell'esame di altri emendamenti.

Il nostro parere è favorevole perché con questa proposta si cerca di andare in una direzione di maggiore rispetto delle decisioni assunte a livello locale (in questo caso a livello di regioni con l'approvazione degli statuti), con un pericolo tendenzialmente minore di stravolgere gli statuti (sia delle regioni ad autonomia speciale sia di quelle ad autonomia ordinaria).

Non concordiamo con quanto ha detto poco fa il presidente D'Alema, cioè che gli

statuti delle regioni ad autonomia ordinaria ed — in particolar modo — di quelle ad autonomia speciale non siano in pericolo. Noi riteniamo invece che siano in pericolo. Siamo sicuri che se un giorno una regione ordinaria del nord o una regione a statuto speciale volesse un po' forzare l'ambito della piccolissima autonomia concessa con questa Costituzione, il Parlamento romano, il Parlamento in generale si metterebbe contro questa richiesta di autonomia.

Quindi il nostro voto favorevole rappresenta soltanto un segnale per rivendicare più poteri affinché gli statuti siano fatti sul posto. Tutto sommato noi riteniamo che debbano essere le regioni, le autorità locali a fare gli statuti: il Parlamento, in un'impostazione autonomistica, dovrebbe ratificarli.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Caveri 57.18, non accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i>	386
<i>Votanti</i>	384
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	193
<i>Hanno votato sì</i>	28
<i>Hanno votato no</i> .	356).

Avverto che l'emendamento Zeller 57.83 è stato ritirato dai presentatori.

Passiamo all'esame dell'emendamento Olivieri 57.65.

LUIGI OLIVIERI. Lo ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Taradash 57.16, a proposito del quale avverto che vi è una correzione, nel

senso che all'ultima riga deve leggersi « Trentino-Alto Adige », anziché « Trentino, Alto Adige ».

UMBERTO GIOVINE. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

UMBERTO GIOVINE. Sottolineo una correzione ortografica: deve leggersi « Vallée d'Aoste », anziché « Vallè d'Aoste ».

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

FRANCO FRATTINI. Questo emendamento, con le correzioni suggerite, sarà votato favorevolmente da me e dal gruppo di forza Italia. Ciò premesso, voglio precisare le ragioni che sono a sostegno della condivisione di una formulazione bilingue della denominazione di Val d'Aosta e di Alto Adige.

Anzitutto, vorrei sgombrare il campo da alcuni temi che sono stati toccati, in particolare dal presidente Cossutta. Non credo che la salvaguardia ed il riconoscimento in Costituzione di un principio di tutela delle minoranze linguistiche, di un principio di convivenza fondamentale, in particolare per la realtà dell'Alto Adige, che conosco piuttosto bene, richieda e implichi il risarcimento di qualche cosa: qui non c'è da risarcire proprio niente; qui bisogna inserire in Costituzione un concetto e un principio di bilinguismo che, come l'onorevole Mitolo ha esattamente detto, è già un aspetto fondamentale dello statuto di autonomia della provincia autonoma di Bolzano. Dunque, è chiaro come qui non vi sia logica di riparazione o di risarcimento: vi è la necessità di fare entrare, a garanzia della intangibilità del bilinguismo, il principio del bilinguismo in Costituzione in base al primo toponimo, cioè quello che definisce la provincia autonoma di Bolzano, Alto Adige, Südtirol.

Credo, proprio con riferimento alla comunità del gruppo linguistico italiano

dell'Alto Adige, che il principio del bilinguismo in Costituzione garantisca, ancor più di adesso, che nessun sindaco cancellerà la denominazione italiana dal comune, che nessuno possa credere di denominare un sentiero di montagna, per esempio, solamente con il toponimo in lingua tedesca. Ben vengano, magari, cinque lingue, ma, certamente, non soltanto una. Quindi, che questo sia un principio di garanzia che rafforzi i diritti e le regole, che devono valere non soltanto per la comunità di lingua italiana dell'Alto Adige.

Concludo dicendo, anche se non ve ne sarebbe bisogno in un'Assemblea che sta riformando la Costituzione, che l'Alto Adige è terra italiana. Su questo non si può discutere. Il bilinguismo è un principio che vuole rafforzare quello della convivenza, nonché il diritto di tutti di sentirsi a casa loro in Alto Adige (mi riferisco alla comunità di lingua italiana, alla comunità di lingua tedesca e alla comunità di lingua ladina).

Sono queste le ragioni per cui mi esprimo a favore del recepimento di questo principio in Costituzione.

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

MARCO BOATO. Prima di pronunciarmi su questo emendamento, signor Presidente, vorrei chiedere a lei e al primo firmatario, onorevole Taradash, di attuare una verifica tecnica perché, così come formulato, le parole « Trentino Alto-Adige e Valle d'Aosta », di cui al primo comma, verrebbero rispettivamente sostituite dalle parole « Val D'Aosta/Vallée d'Aoste e Trentino-Alto Adige/Südtirol ». Quindi, deve attuarsi un'inversione delle parole suddette.

Ciò detto, se il collega Taradash è d'accordo, aggiungo la mia firma a questo emendamento, sul quale mi pronuncio favorevolmente spiegando il perché.

Nella seduta odierna, che è stata di grande importanza, anche se abbiamo discusso molto di trattini, di virgole e

adesso anche di barre, che sono comunque importanti, abbiamo avuto un tentativo, abbastanza surrettizio (anche se il collega Brugger ha giustamente osservato che risale ad una posizione più volte affermata, ma il fatto che sia affermata più volte non vuol dire che non sia sempre sbagliata), di abolire la regione Trentino-Alto Adige/Südtirol. Mi riferisco a quella famosa virgola su cui richiamavo l'attenzione in un precedente intervento.

Abbiamo poi avuto, poco fa, un emendamento, fortunatamente ritirato, sempre presentato dai colleghi Zeller, Brugger, Widmann e Caveri, che proponeva la dizione « Trentino, Südtirol-Sudtirolo »: quindi, vi era addirittura la cancellazione dell'identità dell'Alto Adige. Fortunatamente è stato poi ritirato questo emendamento, che però è stato presentato e stampato: va comunque sottolineato che con un unico emendamento si sarebbe soppressa la regione, si sarebbe passati a due regioni separate e quella della provincia di Bolzano si sarebbe chiamata in modo bilingue Südtirol-Sudtirolo. Era una pura e semplice provocazione e l'emendamento è stato ritirato, come è stato ritirato un altro emendamento successivo con il quale si proponeva di sostituire le parole « Alto Adige » con la parola « Sudtirolo ».

Arriviamo adesso ad una posizione più equilibrata, che mi sembra giusto ritenere accettabile. Non è vero che si tratta di un automatismo rispetto allo statuto di autonomia: possiamo recepire a livello costituzionale la denominazione bilingue che da « Trentino-Alto Adige » diventa « Trentino-Alto Adige/Südtirol » e da « Valle d'Aosta » diventa « Val d'Aosta/Vallée d'Aoste », mettendo prima la denominazione italiana, come è doveroso nella Costituzione italiana, e la denominazione rispettivamente tedesca e francese dopo, ma a pari dignità.

Lo preciso perché invece il successivo emendamento 57.64, presentato sempre dai colleghi Zeller, Brugger, Widmann e Caveri, propone prima la denominazione tedesca e poi la denominazione italiana, prima la denominazione francese e poi la

denominazione italiana. In sostanza, le hanno tentate tutte: spaccare la regione, sopprimere la parola Alto Adige, mettere prima la denominazione tedesca. A me pare, invece, che l'emendamento Taradash 57.16, al quale ho aggiunto la mia firma, preveda una soluzione più avanzata di quella dell'attuale statuto di autonomia ma anche una soluzione equilibrata. La regione Trentino-Alto Adige, se l'emendamento verrà approvato, verrà definita in Costituzione Trentino-Alto Adige/Südtirol; quindi la regione si chiamerà sia Alto Adige sia Südtirol.

Ho imparato da un mio carissimo amico, che era parlamentare europeo quando si suicidò, Alexander Langer, che da tedesco del Sudtirolo difendeva le ragioni degli italiani ed insegnava a noi italiani a difendere le ragioni dei tedeschi, una logica di convivenza, di rispetto delle identità e delle diversità. Ritengo che, se oggi voteremo a favore di questo emendamento, faremo un passo avanti nel rispetto delle identità, delle diversità, della storia. Non è un problema se si usa prima la denominazione Alto Adige o prima la denominazione Südtirol, perché hanno grosso modo ambedue due secoli di storia e si intersecano; il problema è invece che entrambe le identità vengano rispettate e che finisca — è stato giusto ricordarlo poco fa — il tentativo in Alto Adige-Südtirol di cancellare la toponomastica italiana, cosa che sta succedendo da anni. Denominare la regione in modo bilingue in Costituzione sarà una sanzione altissima, perché di livello costituzionale, di una « bilinguità » anche in materia toponomastica, e quello della regione è il principale toponimo, che sancirà il principio ispiratore dell'intera attuazione dello statuto di autonomia, anche di quell'articolo 101 che fino ad oggi non è mai stato attuato e che riguarda i toponimi in lingua tedesca, mentre si vorrebbero cancellare quelli in lingua italiana.

Suggerisco quindi all'Assemblea di votare a favore dell'emendamento in esame: ovviamente, qualora esso venisse approvato, sarebbe precluso il successivo emendamento ed avremmo oggi, sia pure fati-

cosamente, fatto un grande passo avanti respingendo dei tentativi surrettizi che sono inaccettabili.

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

CARLO GIOVANARDI. Signor Presidente, io condivido le motivazioni espresse dai colleghi Frattini e Boato. Mi sembra davvero che incardinando nella Costituzione il bilinguismo, nel senso di mettere prima il nome nella lingua della nostra Costituzione e poi anche il nome con il quale quelle località sono denominate dalla popolazione di lingua tedesca, si riconosca un principio di grande importanza. È vero che gli amici della Volkspartei sono sensibili a queste cose solo dal loro punto di vista; prima per esempio hanno votato contro l'emendamento che sostituiva l'espressione « Emilia-Romagna » con quella « Emilia e Romagna ». Io invece faccio un ragionamento diverso, perché mi apro anche alle ragioni degli altri, a tutela del principio che è stato espresso prima, che deve valere per tutti. Noi nella nostra Costituzione vogliamo scrivere « Alto Adige/Südtirol », ma il Governo deve poi vigilare perché non accada — come è accaduto l'anno scorso — che la provincia faccia delle pubblicazioni come quella intitolata *I musei del Sudtirolo* ! No, il bilinguismo vale in senso transitivo: vale per gli italiani e vale per i tedeschi, vale per la Costituzione italiana e vale per i toponimi. È il ragionamento che facevo quando ho illustrato l'emendamento precedente. Inseriremo questo riconoscimento in Costituzione, ma non si provino più i sindaci di lingua tedesca a fare la guerra dei toponimi per cancellare la doppia denominazione, italiana e tedesca, delle località. Questo è un vincolo costituzionale, che inseriamo per riconoscere il diritto di tutti a esprimersi sul territorio italiano nella loro lingua. È un principio di grande importanza, certamente difficile da applicare in altre Costituzioni; vorrei che la Costituzione croata prevedesse lo stesso principio per i territori dell'Istria

abitati dagli italiani. Però mi sembra un principio di grande civiltà, di grande apertura e quindi, con convinzione, il gruppo del centro cristiano democratico voterà a favore di questo emendamento.

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

KARL ZELLER. Signor Presidente, onorevoli colleghi, innanzitutto prendo atto con soddisfazione che per i colleghi Frattini e Boato le virgole non costituiscono un problema se si tratta di emendamenti di forza Italia. Comunque, riformulo il mio emendamento 57.64, antepo- nendo la parola « Alto Adige » alla parola « Südtirol » e la parola « Valle d'Aosta » alla parola « Vallée d'Aoste ». In questo modo, i due emendamenti 57.16 e 57.64 diventano identici e ne chiedo la votazione congiunta. Per essere chiari, la nuova formulazione sarebbe la seguente: « Trentino-Alto Adige/Südtirol » e « Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste ».

PRESIDENTE. Onorevole Zeller, ma mi rivolgo anche all'onorevole Taradash, mi pare che ci siano ancora altre piccole divergenze tra i due emendamenti. Nel suo emendamento, onorevole Zeller, la parola « Südtirol » viene prima di « Alto Adige », mentre in quello dell'onorevole Taradash è il contrario.

KARL ZELLER. Lo riformulo in questo senso.

PRESIDENTE. Sta bene. La seconda questione è che nell'emendamento 57.16 si usa la parola « Val », mentre nell'altro la parola « Valle ».

MARCO BOATO. Bisogna usare la parola « Valle », Presidente !

PRESIDENTE. Onorevole Taradash, anche lei intende riformulare il suo emendamento, usando la parola « Valle » ?

MARCO TARADASH. Sì, va bene la parola « Valle ».

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Taradash.

Prosegua, onorevole Zeller.

KARL ZELLER. Vorrei brevemente illustrare questo emendamento, che mira a riconoscere anche nel testo della Costituzione, oltre alla denominazione in lingua italiana, i nomi in lingua tedesca e francese delle regioni Trentino-Alto Adige e Valle d'Aosta.

Per quanto riguarda la nostra regione Trentino-Alto Adige, tale dizione è già prevista dalla legge costituzionale n. 1 del 1971 recante modifiche allo Statuto di autonomia del 1948. L'articolo 114 prevede infatti espressamente lo statuto speciale della regione Trentino-Alto Adige - Trentino-Südtirol, utilizzando anche nel testo ufficiale in lingua italiana, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*, la denominazione bilingue. Anche in tutti gli altri atti o simboli ufficiali, per esempio sui cartelli toponomastici esistenti in regione nonché sullo stemma e sul gonfalone, approvati con decreto del Presidente della Repubblica, figurano quale denominazione Trentino Alto Adige e Trentino-Südtirol. Lo stesso vale anche per la Valle d'Aosta dove da sempre viene utilizzata la denominazione bilingue.

In questo senso tale denominazione non è una mera prassi ma un atto dovuto che deriva da precisi obblighi costituzionali in quanto le lingue tedesca e francese, in forza dei rispettivi statuti, sono parificate a quella italiana ed hanno carattere di lingua ufficiale alla pari dell'italiano.

Omettendo questa denominazione in lingua tedesca e in lingua francese il Parlamento si metterebbe in netto contrasto con gli statuti di autonomia che sono leggi costituzionali speciali. Oltre ad essere incostituzionale ciò rappresenterebbe anche una mancanza di rispetto nei confronti delle minoranze linguistiche costituzionalmente riconosciute e tutelate da accordi internazionali.

Il Parlamento a mio parere non può fingere che i territori anzidetti siano

monolingui quando è noto a tutti che sono popolati da minoranze etniche costituenti la larga maggioranza della popolazione. Ci sembrerebbe pertanto davvero incomprensibile se ora, riscrivendo la seconda parte della Costituzione, non si tenesse conto delle modifiche costituzionali *medio tempore* intervenute e della prassi costantemente seguita negli atti ufficiali.

In questo senso a nome della Südtiroler Volkspartei invito tutti i colleghi a votare a favore dell'emendamento così riformulato.

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

FABIO MUSSI. Mi pare che le rispettive riformulazioni trasformino i due emendamenti in un unico emendamento che a questo punto diventa un emendamento sottoscritto dagli onorevoli Taradash, Giovine, Colletti, Boato (il quale ha aggiunto la sua firma), Zeller, Brugger, Widmann, Caveri e Detomas.

Annuncio il voto favorevole del gruppo dei democratici di sinistra a questo emendamento. Credo che sia giusto ed importante che nel nuovo testo costituzionale accogliamo la formulazione che troviamo negli statuti speciali delle due regioni.

Con questo emendamento facciamo una doppia operazione importante: anzitutto la regione Trentino-Alto Adige/Südtirol resta una regione articolata in due province autonome e non in due regioni; in secondo luogo riconosciamo piena cittadinanza al bilinguismo. Il conflitto etnico lungamente protrattosi è diventato anche una lotta intorno alla lingua, all'uso della stessa, alle proibizioni dell'uso della lingua, ed invece il bilinguismo è ormai storia, vita di quelle popolazioni e può diventare un percorso di convivenza e di amicizia e non di divisione e di contrapposizione.

Credo che sia un atto di civiltà di un paese, che ha applicato il Trattato di Schengen e ha aperto le sue frontiere, abbattere anche le frontiere che hanno diviso popolazioni e lingue.

Per tali ragioni dichiaro il voto favorevole del nostro gruppo.

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

MARIO BRUNETTI. Signor Presidente, siamo totalmente d'accordo sul fatto che alla denominazione italiana del Trentino-Alto Adige e della Valle d'Aosta si aggiungano il nome tedesco e quello francese delle rispettive regioni, non solo per le rilevanti motivazioni già esposte dal presidente Cossutta e dal presidente di gruppo Diliberto, ma anche perché siamo convinti che le culture diverse abbiano loro codici di espressione, uno dei quali è sicuramente la lingua, attraverso la quale si esprimono normalmente i toponimi e tutto il resto. Negarne l'uso significherebbe condizionare la loro natura storico-culturale, che è un fatto autoritario ed antidemocratico.

Dico questo in termini generali, ma desidero sottolineare l'importanza di tale aspetto, anche in considerazione del fatto che finalmente il Parlamento sta discutendo il disegno di legge di salvaguardia delle minoranze linguistiche interne, al fine di dare dopo decenni attuazione all'articolo 6 della Costituzione e di mettere il nostro paese al passo con i richiami del Consiglio d'Europa e con le convenzioni europee in materia. Uno degli aspetti in cui ci si riconosce in questo provvedimento è rappresentato proprio dalla possibilità di adoperare la lingua di minoranza.

Quindi, la possibilità di usare il proprio codice linguistico sia per le minoranze di confine che per quelle interne è per noi un atto di civiltà. È un fatto che desidero sottolineare nel momento in cui siamo impegnati in un lavoro così delicato di ridefinizione della seconda parte della Costituzione, perché siamo profondamente convinti che il grado di democrazia di un paese si misuri anche dal modo in cui si difendono le minoranze linguistiche. Per tale ragione voteremo a favore degli identici emendamenti Taradash 57.16 e Zeller 57.64.

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

PIETRO MITOLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, voteremo contro questi emendamenti perché riteniamo che la Costituzione italiana vada scritta interamente in italiano (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*). Inoltre, non ritengo fondate le considerazioni che sono state svolte, perché gli statuti speciali attualmente in vigore tutelano a sufficienza sia la minoranza di lingua tedesca sia quella di lingua francese.

Ritengo che ci dobbiamo dire una volta per tutte con estrema franchezza che non è certamente con questo tipo di politica, caratterizzata da quotidiane concessioni nei confronti di queste minoranze, che possiamo avere la sicurezza che verrà garantita la pacifica convivenza e che la convivenza stessa avrà uno sviluppo, soprattutto in Alto Adige.

I colleghi che sono intervenuti hanno svolto alcune considerazioni ed io desidero rispondere al collega Cossutta.

Egregio presidente Cossutta, mi permetto di leggerle un documento dal quale lei potrà trarre qualche valutazione per supportare il suo assunto. Si tratta del verbale della seduta del consiglio dei ministri austriaco, tenutasi il 12 novembre 1866, sotto la presidenza dell'imperatore Francesco Giuseppe: « VI — Misure contro l'elemento italiano in alcune regioni della corona.

Sua maestà ha espresso il preciso ordine che si agisca in modo deciso contro l'influenza degli elementi italiani ancora presenti in alcune regioni della corona e, occupando opportunamente i posti degli impiegati pubblici, giudiziari, dei maestri, come pure con l'influenza della stampa si operi nel Tirolo del sud, in Dalmazia e sul litorale per la germanizzazione o la slavizzazione di detti territori, a seconda delle circostanze, con energia e senza riguardo alcuno ».

ARMANDO COSSUTTA. Come voleva la repubblicina di Salò.

PIETRO MITOLO. « Sua maestà ricorda a tutte le direzioni generali il severo dovere di procedere in questo senso programmaticamente ».

Egregio collega Cossutta, non è soltanto il fascismo che ha operato in un certo modo — ammesso che si possano fare paragoni — perché dall'altra parte ancora sono presenti (e sarebbe bene che ogni tanto andassimo a meditare) gli spalti di Belfiore e le altre brutture che hanno caratterizzato la politica dell'impero austro-ungarico.

È inutile continuare ad affermare che dobbiamo riparare i torti che la popolazione di lingua tedesca ha subito perché se ne è rifatta abbondantemente da cinquant'anni a questa parte! Credo poi che non abbia alcuna voglia di rinunciare con la sua autonomia dinamica al desiderio e alla volontà di continuare a perseverare nelle conquiste che la vogliono condurre dove, fin dal 1918, ha inteso arrivare, cioè alla separazione e alla secessione. È un'illusione quella di credere che con questa operazione si ottenga qualche risultato perché questa popolazione continuerà nella politica di « goccia a goccia » nella quale non avrà alcun rispetto dei diritti della minoranza di lingua italiana e continuerà imperterrita per la propria strada.

Per questo motivo votiamo con convinzione, passione e fermezza contro questi emendamenti (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale — Congratulazioni*).

LUIGI OLIVIERI. E noi esattamente il contrario, con la stessa convinzione, fermezza e passione!

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

GIANCLAUDIO BRESSA. Signor Presidente, nell'annunciare il voto favorevole dei deputati popolari e democratici e nel chiedere di poter sottoscrivere, a nome del presidente Mattarella e mio, gli emendamenti di Taradash e Zeller, vorrei svolgere una breve considerazione.

L'onorevole Mitolo, se risale troppo indietro nella storia, può portarci a distorsioni poco piacevoli perché da Francesco Giuseppe, di secolo in secolo, si potrebbe risalire fino a Brenno e questo ci creerebbe qualche imbarazzo nella nostra appartenenza all'Unione europea.

Non è di questo che oggi stiamo trattando, onorevole Mitolo, oggi stiamo discutendo di un fatto importante, di un riconoscimento nella Costituzione italiana di un dato di fatto politico e culturale di grande significato. Non è tanto importante che lo statuto del Trentino-Alto Adige — una legge costituzionale della Repubblica italiana — parli già di Trentino-Alto Adige e Südtirol, ma è importante che, nel riconoscere nella Carta costituzionale italiana una regione in cui due comunità linguistiche convivono e vogliono convivere pacificamente, noi riconosciamo anche quello che la storia nel corso degli anni ha prodotto e che la Costituzione nel 1946 non poteva ancora riconoscere.

Per questi motivi il nostro voto sarà fortemente convinto a favore degli emendamenti Taradash e Zeller (*Applausi dei deputati dei gruppi dei popolari e democratici-l'Ulivo e misto-minoranze linguistiche*).

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

ROLANDO FONTAN. Anch'io, signor Presidente, vorrei aggiungere la mia firma ai due emendamenti in votazione, annunciando contemporaneamente il voto favorevole dei deputati della lega nord per l'indipendenza della Padania. Nel corso del dibattito sono emersi numerosi aspetti positivi, come per esempio l'ipotesi di inserire in Costituzione il principio del bilinguismo. Il riconoscimento anche solo a livello lessicale è una dimostrazione del principio di convivenza tra le minoranze che il nostro gruppo rivendica da tempo. Esso rispetta anche le diverse culture delle minoranze. Inoltre è la prima volta che in un testo costituzionale vengono inserite una parola in tedesco e due parole in francese.

Vengono, cioè inserite nel testo parole che trovano un riferimento nelle radici culturali locali. Questo mi pare un segno estremamente positivo. Speriamo che sia un buon segnale anche in prospettiva futura perché il radicamento alle radici ed alla cultura locale si realizza attraverso le parole ed il lessico. Credo che inserire una previsione di questo genere nella Costituzione dal nostro punto di vista sarebbe un fatto positivo.

Comprendiamo, peraltro, le ragioni opposte espresse da Mitolo e dai rappresentanti di alleanza nazionale, i quali negano i valori culturali di questi radici.

In conclusione, riconfermo il voto favorevole dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania sugli identici emendamenti Taradash 57.16 e Zeller 57.64.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione l'onorevole Crema. Ne ha facoltà, per un minuto.

GIOVANNI CREMA. Presidente, questa aggiunta è del tutto inopportuna perché dovrei risponderle come l'ultima volta; e diventerebbe una situazione antipatica.

Ho preso la parola per dichiarare la mia adesione al testo riformulato degli emendamenti Taradah 57.16 e Zeller 57.64 e per apporvi la mia firma.

I motivi del nostro voto favorevole su tali emendamenti sono gli stessi richiamati prima dal collega Brunetti, quando ha citato la legge a favore delle minoranze linguistiche. Quindi anche per questo spirito e per questi motivi, dichiariamo il nostro voto favorevole.

MARA MALAVENDA. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARA MALAVENDA. Presidente, mi dispiace interrompere questa nobile discussione che si sta svolgendo. Debbo però ritornare su di un argomento che ho sollevato poco fa riguardo alla interruzione dei nostri lavori. Le chiedo di

consentire una brevissima pausa dei nostri lavori; altrimenti, le conseguenze potrebbero risultare spiacevoli per tutti quanti.

Qui siamo abituati ai colleghi che « allungano le mani » su due o tre banchi. A parte che sono contraria a questo modo di procedere, io non lo farei per principio. Tuttavia, non ho altri colleghi con me.

La prego quindi, ancora una volta, di riconsiderare la sua decisione di proseguire i lavori fino alle ore 21 e di concedere una breve pausa per dare una possibilità a tutti di bere un bicchiere d'acqua o per andare a lavarsi le mani.

La prego inoltre di non mettersi al di sotto del « padrone per eccellenza », perché Agnelli, « padrone dei padroni », dopo quattro ore di lavoro concede una pausa (*Applausi*).

PRESIDENTE. Devo dire che il lavoro è « comune » anche da parte mia, a differenza del caso che lei ha citato!

GIUSEPPE BICOCCHI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE BICOCCHI. Presidente, le chiedo una risposta anche a nome del collega Crema e di altri deputati delle varie componenti del gruppo misto. Le chiedo - certo, ha la discrezionalità di assegnare il tempo - se lei tratta allo stesso modo i deputati delle varie componenti del gruppo misto - nel caso di Crema si tratta di nove deputati - ed il singolo deputato. Io credo che ciò vada contro quanto previsto dal regolamento riguardo alle componenti del gruppo misto. Chiedo però che si assuma sulla questione una decisione una volta per tutte.

Avanzo tale richiesta perché, se è identico il trattamento, allora interverremo come singoli parlamentari...

PRESIDENTE. Onorevole Bicocchi, le cose non stanno così. Le ricordo che abbiamo votato una riforma del regola-

mento che stabilisce che in via transitoria, per l'esame della riforma costituzionale, non si applicheranno le modifiche regolamentari. Le ricordo che precedentemente il regolamento non prevedeva - come lei sa - la figura delle componenti del gruppo misto. Questo è il motivo delle scelte prese. Quindi, quando si sceglie una strada, la strada è quella; non si può prendere « a pezzi » il regolamento: lo abbiamo votato e questo è il motivo per cui non si è contingentata nel primo calendario la riforma costituzionale.

Continui pure il suo intervento.

GIUSEPPE BICOCCHI. Lei sa perfettamente che quella sembrava essere una concessione per rendere più ampi i tempi di intervento e non certo per restringerli. Poi, invece, lei la utilizza in senso opposto: per togliere...

PRESIDENTE. No, nel primo calendario sono più ampi, dopo no!

GIUSEPPE BICOCCHI. ...delle garanzie che nel nuovo regolamento erano previste. In ogni caso, si tratta di una sua interpretazione e noi interverremo a titolo personale in otto o in dieci ogni volta che sarà possibile, visto che lei interpreta le norme in maniera un po' pignola. Essendo infatti discrezionale la sua decisione, la distinzione di una componente dal singolo parlamentare sarebbe una questione di galateo nei rapporti tra le componenti minori almeno del gruppo misto.

PRESIDENTE. Onorevole Bicocchi, per ragioni di « galateo » la prego di leggersi il testo del regolamento prima delle modifiche, nel quale le componenti non erano riconosciute; sono state riconosciute successivamente: avete chiesto voi di applicare queste norme!

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, in dissenso dal proprio gruppo, l'onorevole Niccolini, il quale dispone di un minuto di tempo. Ne ha facoltà.

GUALBERTO NICCOLINI. Mi rendo conto che parlare in dissenso viene im-

mediatamente identificato con l'essere nemico della convivenza, della cultura, del progresso (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*). Questo non è vero: vengo da una città che è il modello della convivenza e della tolleranza ed in cui razze, religioni e lingue diverse convivono.

Dico soltanto che abbiamo una bandiera, una lingua, una Costituzione che sono l'unico collante di una nazione: quelle vanno fatte in italiano (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale e di deputati del gruppo di forza Italia*). In italiano riconosciamo tutti i diritti delle minoranze, la loro cultura, le loro tradizioni, il loro diritto alla convivenza con il resto della popolazione.

Ma la Costituzione, la bandiera e la lingua sono — ripeto — gli unici collanti. Ci sono paesi nei quali sono abituati alla presenza di tante minoranze: pensiamo agli Stati Uniti. Non credo che nella Costituzione di quel paese ci siano parole in spagnolo, in portoricano, in francese, in italiano: eppure queste minoranze convivono in maniera eccezionale (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale e di deputati del gruppo di forza Italia*). Ma la bandiera, la lingua e la Costituzione sono quelle.

Vi ripeto che vengo da una città in cui la convivenza non ha alcun problema (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale e di deputati del gruppo di forza Italia*).

SANDRO SCHMID. Chiedo di parlare per aggiungere la mia firma all'emendamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANDRO SCHMID. Anche a nome del collega Olivieri, in considerazione del testo riformulato dall'onorevole Zeller...

PRESIDENTE. Onorevole Schmid, lei deve limitarsi ad annunciare se aggiunge o meno la sua firma all'emendamento.

SANDRO SCHMID. Sì, Presidente, aggiungo la mia firma e dell'onorevole Olivieri all'emendamento.

PRESIDENTE. Sta bene.

MARA MALAVENDA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Di che si tratta, onorevole Malavenda?

MARA MALAVENDA. Presidente, avevo chiesto di intervenire sull'emendamento molto tempo fa; non so se lei ne abbia preso o meno nota. Mi permetto di interrompere di nuovo per intervenire sull'ordine dei lavori...

PRESIDENTE. Ho preso nota; sa anche, onorevole Malavenda, che non posso interrompere: lo farò quando finiremo la seduta.

MARA MALAVENDA. Presidente, ho chiesto di parlare sull'emendamento...

FRANCESCO D'ONOFRIO, *Relatore sulla forma di Stato*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCESCO D'ONOFRIO, *Relatore sulla forma di Stato*. Volevo solo precisare che la Commissione aveva espresso parere contrario sulla formulazione iniziale dell'emendamento Zeller 57.64. Mi sembra che l'insieme della discussione abbia dimostrato una convergenza molto significativa sul nuovo testo: per questa ragione — e chiedendo scusa ai colleghi della Commissione — mi rimetto all'Assemblea, mutando il parere precedentemente espresso.

ENRICO CAVALIERE. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ENRICO CAVALIERE. Ai fini di una corretta informazione dei colleghi, vorrei dire che la Costituzione americana non prevede una lingua ufficiale nazionale: lo preciso rispetto ad un intervento di un collega che mi ha preceduto.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, in dissenso del proprio gruppo, l'onorevole Costa. Ne ha facoltà. Le ricordo che può parlare per un minuto.

RAFFAELE COSTA. Presidente, vorrei dire che sono contrario a questi emendamenti perché si tratta semplicemente di un aspetto semantico che non cambia la sostanza delle cose.

Desidero inoltre dire che la quota di risorse (in genere spesa in modo non sempre convincente e qualche volta discutibile) assorbita dalle province di Bolzano e di Trento e dalla regione Valle d'Aosta è enorme, sproporzionata, non equa ed ingiusta rispetto a quanto assorbono per le spese di bilancio le regioni italiane, anche quelle a statuto speciale, oltre a quelle ordinarie.

Siamo al livello del 650 per cento in più rispetto alle regioni e province ordinarie, con competenze non certamente proporzionate a quelle dei territori in discussione.

PRESIDENTE. Onorevole Costa, per il suo gruppo ha già parlato l'onorevole Frattini: deve quindi concludere.

RAFFAELE COSTA. Concludo, Presidente, augurandomi che almeno l'antitrust si pronunci, come è stata chiamata a fare, al più presto sugli aiuti ingiustificati alle imprese che violano le leggi del mercato e della stessa Comunità europea.

MARA MALAVENDA. Presidente...

PRESIDENTE. Cosa c'è, onorevole Malavenda?

MARA MALAVENDA. Presidente, è venuto il mio turno per intervenire?

PRESIDENTE. Mi sembrava che fosse già intervenuta qualche volta!

MARA MALAVENDA. No, Presidente.

PRESIDENTE. Mi sono sbagliato. Prego, onorevole Malavenda.

MARA MALAVENDA. Presidente, in primo luogo non sono intervenuta e in secondo luogo la prego di scandire bene le parole perché altrimenti, dato che siamo lontani, non ci comprendiamo.

PRESIDENTE. Onorevole Malavenda, come sa, lei ha un minuto di tempo.

MARA MALAVENDA. Allora interverrò prima sugli emendamenti e poi magari mi lascerà parlare qualche secondo...

PRESIDENTE. No, poi basta.

MARA MALAVENDA. ...sull'ordine dei lavori perché ho altro da dire (*Commenti*).

PRESIDENTE. Me lo mandi per iscritto.

MARA MALAVENDA. Presidente, allora parlerò prima sull'ordine dei lavori, perché forse non ci siamo compresi bene.

Io le chiedevo una breve pausa dei lavori, perché sono l'unica rappresentante del gruppo del movimento Cobas per l'autoorganizzazione e non ho colleghi che votino per me, come succede...

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Malavenda (*Proteste del deputato Malavenda*).

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Taradash 57.16 e Zeller 57.64, nel testo riformulato, sui quali la Commissione si rimette all'Assemblea.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva (*Vedi votazioni*).

(Presenti	383
Votanti	378
Astenuti	5
Maggioranza	190
Hanno votato sì	272
Hanno votato no	106).

ANTONIO MAZZOCCHI. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO MAZZOCCHI. Presidente, volevo segnalare che nella votazione svoltasi poc'anzi ho votato contro mentre intendevo esprimere un voto a favore.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Pecoraro Scanio 57.20.

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

ALFONSO PECORARO SCANIO. Riconosco che con l'approvazione degli emendamenti poc'anzi votati finalmente si è stabilito che possiamo introdurre alcune modifiche e saluto positivamente il fatto che su taluni temi possiamo innovare il testo pervenutoci.

L'emendamento 57.20, sottoscritto anche da altri colleghi, è molto semplice. Con esso si chiede di prevedere distretti metropolitani sul modello delle città-Stato tedesche. Il modello è chiaramente, in un ambito federale, quello di Amburgo e Brema...

PRESIDENTE. Colleghi, per piacere!

ALFONSO PECORARO SCANIO. Presidente, capisco che c'è agitazione. Penso che l'innovazione del multilinguismo nella nostra Costituzione sia un grande elemento...

PRESIDENTE. Onorevole Pecoraro Scanio, parli dell'emendamento in esame.

ALFONSO PECORARO SCANIO. Senz'altro.

Come dicevo, la richiesta è molto semplice. Si tratta di prevedere che le tre principali città italiane — tra l'altro, una del centro, una del nord ed una del sud — siano riconosciute, come chiesto in molti casi anche dalle comunità locali (per quanto riguarda Napoli questo dibattito

era nato addirittura nell'Assemblea costituente), come realtà equivalenti a regioni, quindi come città-regioni. Ciò anche in modo da evitare al resto delle regioni Campania, Lombardia e Lazio di risultare, anche involontariamente, emarginate a causa del ruolo centrale che, di fatto, ottengono i capoluoghi regionali anche per quanto riguarda stanziamenti economici. Si tratta quindi di un vantaggio reciproco, non di un modo per ridurre il ruolo delle regioni in questione.

Si tende cioè a riequilibrare la situazione esistente in alcune regioni guardando al modello che abbiamo già visto realizzato in Germania, di meccanismi federali nei quali alcune realtà, che hanno una popolazione consistente o particolari problemi, riescano ad assurgere ad un ruolo che sia in qualche modo riconosciuto, come quello regionale.

Si tratta di un dibattito aperto e che, come dicevo, fu già sollevato nell'Assemblea costituente. Credo francamente che introdurremmo un segno di innovazione, anche se non mi nascondo le difficoltà esistenti, essendo il lavoro della bicamerale frutto di un'ampia trattativa e di un vasto accordo, sicché l'emendamento proposto da me e da alcuni altri colleghi rischia di essere la testimonianza di qualcosa che si potrebbe fare, ma che difficilmente troverà accoglimento, ossia il tentativo di creare la sussidiarietà ed il federalismo partendo anche dallo scorporo in alcune regioni di realtà fortemente popolate e con gravi problemi. Questa potrebbe essere una innovazione che consentirebbe tra l'altro, in quelle vaste realtà, un rapporto più diretto con il cittadino ed una maggiore vicinanza ad esso, evitando conflittualità e sovrapposizioni che si creano molto spesso e che invece potremmo ridurre proprio riconoscendo le tre grandi città oggetto dell'emendamento come città-regioni.

MARA MALAVENDA. Chiedo di intervenire per un richiamo al regolamento, sull'ordine dei lavori e sull'emendamento in oggetto: mi dica lei in quale ordine.

PRESIDENTE. Ha un minuto, o meglio 33 secondi per ciascun tema.

MARA MALAVENDA. Presidente, lei non può dire tre secondi.

PRESIDENTE. Ho detto 33.

MARA MALAVENDA. Trentatre non va bene lo stesso. Per quanto riguarda il regolamento, vedo che ormai è diventato talmente elastico — certamente lo avete pensato così perché così vi serviva — che viene applicato a seconda delle esigenze, delle volontà, nonché a seconda di chi parla e di chi decide. Questa logica non è assolutamente accettabile: non è possibile che a un certo punto lei tagli corto e tolga la parola. Civiltà vuole che, se vi è uno scambio di battute, almeno lo si porti a termine e si comprenda da entrambe le parti quali siano le posizioni prima di andare avanti.

Per quanto riguarda l'ordine dei lavori, non so perché vi ostinate a ridacchiare e a scherzare sulla mia richiesta. Credo che sia del tutto legittimo per un deputato...

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Malavenda.

MARA MALAVENDA. Lei non può fare così, non può continuare così! E poi mi deve ancora dare la parola sull'emendamento!

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

GIUSEPPE BICOCCHI. Annuncio il voto favorevole del mio gruppo su questo emendamento, poiché riteniamo che unificare le competenze della provincia e della regione sia l'unico modo per dare un senso alle grandi città metropolitane. Invito a riflettere con maggiore attenzione su questa proposta: non so se sia accettabile in questi termini, ma l'indicazione fornita dal collega Pecoraro Scanio mi pare rilevante.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. *(Il deputato Malavenda richiama l'attenzione del Presidente con un fischiotto e grida ripetutamente: «Lei non può fare così! Io le ho chiesto la parola sull'emendamento!»).*

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Pecoraro Scanio 57.20, non accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

MARA MALAVENDA. Questa votazione è invalidata perché lei imbroglia!

PRESIDENTE. Onorevole Malavenda, la richiamo all'ordine per la prima volta. Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i>	360
<i>Votanti</i>	356
<i>Astenuti</i>	4
<i>Maggioranza</i>	179
<i>Hanno votato sì</i>	13
<i>Hanno votato no</i> .	343).

Passiamo alla votazione dell'emendamento D'Amico 57.9.

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

NATALE D'AMICO. Con questo emendamento proviamo a cogliere l'occasione che si offre al paese di superare il regime delle regioni a statuto speciale; ho detto superarlo, non abolirlo: superarlo in una direzione più federale del nostro sistema politico.

Il sistema delle autonomie speciali nacque all'interno di una Costituzione timidamente regionalista. Senza voler dare giudizi sommari sull'esito di quell'esperienza, essa certo presenta alcuni problemi: per esempio l'autonomia statutaria è fortemente ridotta e quindi essa costituisce un'esperienza centralista di auto-

mia... (*Vive proteste del deputato Malavenda, che continua a richiamare l'attenzione con un fischiotto*).

PRESIDENTE. Mi scusi, onorevole D'Amico; colleghi, per piacere...

MARA MALAVENDA. Dittatore! Dittatore!

PRESIDENTE. Onorevole Malavenda, la richiamo all'ordine per la seconda volta. Prego, onorevole D'Amico.

NATALE D'AMICO. Come sappiamo, su numerose materie le regioni a statuto speciale si sono trovate di fatto ad inserire le competenze che via via le regioni a statuto ordinario stavano conquistando. Inoltre le regioni a statuto speciale hanno generato forti disparità sul terreno finanziario, sia all'interno delle cinque regioni a statuto speciale sia fra queste ultime e quelle a statuto ordinario. A noi pare possibile, nell'ambito di un progetto di riforma che deve dare alle regioni italiane in generale nuove ed ampie competenze, costruire un nuovo federalismo attraverso un'ampia autonomia statutaria; pertanto, all'interno di questo progetto, ci pare possano essere superate le regioni a statuto speciale.

Vi è poi un altro motivo. A noi pare che uno dei vantaggi del federalismo sia costituito dal fatto che si accresce la dimensione competitiva della politica: viene offerta ai cittadini la possibilità di confrontare diverse politiche sul territorio, per esempio in materia di sanità e di pubblica istruzione. Ma perché tale confronto sia efficace ed accresca davvero la dimensione competitiva della politica è necessario che queste diverse politiche si esplichino all'interno di un sistema di competenze uniforme sul territorio. D'altra parte questo è il modello assolutamente prevalente in tutti i sistemi federali.

Per questo motivo pensiamo che si debba superare il regime delle autonomie speciali per ricomprenderle all'interno di un progetto più ampiamente federale di Stato.

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

GIACOMO GARRA. Colleghi, l'emendamento D'Amico 57.9 è soppressivo del secondo comma dell'articolo 57 del testo proposto dalla Commissione bicamerale e ci trova contrari. Il testo che si intenderebbe sopprimere recita: « Il Friuli-Venezia Giulia, la Sardegna, la Sicilia, il Trentino-Alto Adige e la Valle d'Aosta godono di forme e condizioni particolari di autonomia, secondo i rispettivi Statuti speciali adottati con legge costituzionale ».

Siamo favorevoli a che la specialità sia acquisita anche da altre regioni su loro richiesta. Siamo fermamente contrari a tale emendamento che non tiene conto delle ragioni storiche e politiche in forza delle quali i padri costituenti stabilirono all'articolo 116 di accordare condizioni di speciale autonomia alle cinque regioni sopra elencate.

Nel caso della regione siciliana la stessa Costituzione italiana ebbe funzione ricognitiva e non costitutiva, perché quella regione era stata istituita già con regio decreto del 15 maggio 1946 ed iniziò ad operare a seguito delle elezioni regionali dell'aprile 1947. Né può ignorarsi che lo statuto siciliano fu la risposta politico-istituzionale al separatismo allora imperversante nell'isola e che detto statuto diede concretezza al messaggio di Sturzo che da New York aveva lanciato questo monito: « sì » alla speciale autonomia regionale, « no » al separatismo.

Ma anche per le regioni Friuli-Venezia Giulia, Sardegna e Valle d'Aosta le ragioni storiche e politiche sono innegabili.

Quanto alla regione Trentino-Alto Adige o Trentino-Süd Tirol, la specialità dello statuto ed il peculiare assetto delle province autonome di Trento e Bolzano non hanno solo ragioni politiche e di tutela di minoranze linguistiche, ma vi è anche quale atto genetico un accordo internazionale, l'accordo De Gasperi-Gruber del 1947.

Per tutte le ragioni esposte il gruppo di forza Italia è fermamente contraria all'emendamento D'Amico 57.9.

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

PAOLO PALMA. Condivido in gran parte le argomentazioni dell'onorevole D'Amico. Questo articolo con il nuovo comma quarto non dà vita, a mio giudizio, ad un'organizzazione statale equilibrata. Delinea semmai uno Stato-arlecchino nel quale, temo, le regioni più forti saranno più forti e le più deboli più deboli.

Non è questo, però, il federalismo in cui crediamo e che vogliamo, quel federalismo solidale e cooperativo che dovrebbe, più del centralismo, meglio del centralismo, favorire l'armonico sviluppo del paese ed il definitivo superamento, non l'accentuazione, dello storico divario tra nord e sud.

Vi sono poi emendamenti, non solo della lega, ma anche del Polo e di colleghi dell'Ulivo, che derivano, a volte consapevolmente altre volte in modo inconsapevole, da quella cultura nordista...

GIACOMO CHIAPPORI. Ma cosa dici?!

PAOLO PALMA. ...talora aggressiva ed arrogante nata con la lega ed estesasi per rincorrere la lega sul suo terreno.

Una cultura fundamentalmente individualista, che dimentica e fa dimenticare, anche grazie a forti sponsorizzazioni nei *media*, che nel nostro paese vi è una sola vera drammatica emergenza: quella del Mezzogiorno. In Italia, sarà bene non dimenticarlo, la questione sociale del lavoro e dello sviluppo coincide in gran parte — unico paese in Europa — con una questione territoriale. Questo territorio è una polveriera sulla quale tutti noi siamo seduti e che può saltare in aria da un momento all'altro. Lo hanno detto molto bene nelle ultime settimane il sindaco di Napoli, il ministro dell'interno ed il Presidente del Senato.

Conosco le forti pressioni alle quali sono sottoposti nelle loro regioni i colleghi del nord, soprattutto i veneti ed i lombardi. Li capisco, perché hanno di fronte a sé problemi molto seri di crescita di quelle regioni; li capisco anche a causa dell'aggressività di cui ho parlato in precedenza. Ma so che rincorrere il separatismo sul suo terreno tentando di ammansirlo equivale a legittimarlo progressivamente. Il separatismo non può essere blandito: va contrastato sul terreno politico con il buon governo e soprattutto sul terreno culturale.

Non mi convince il permanere delle cinque specialità regionali (che, ad eccezione del Trentino-Südtirol, risultano anacronistiche e suonano come un privilegio). Colgo l'occasione, fra l'altro, per dire che avrei preferito la parola « Lucania » anziché il termine « Basilicata »; ma ho sbagliato a votare. D'altra parte non mi convince nemmeno il quarto comma, il quale introduce la possibilità di istituire nuove forme e condizioni particolari di autonomia per altre regioni « su iniziativa della regione interessata » e nel rispetto del successivo articolo 62. Significa ipotizzare un'Italia a due o più velocità, nella quale sarà molto difficile — per non dire impossibile — colmare le distanze: Achille sarà Achille e la tartaruga resterà la tartaruga. Ma significa anche che un minuto dopo l'approvazione della nuova Costituzione si aprirà la corsa di tutte le altre regioni ad ottenere il riconoscimento della specialità, con effetti di fibrillazione e di devastante confusione nell'ordinamento.

Il federalismo di cui tanto parliamo e che stiamo tentando di realizzare nel nostro paese con un processo inverso rispetto a quello di quasi tutti gli altri Stati federali esistenti esige invece che si costruisca un ordinamento fondato su poteri e contropoteri equivalenti, con forti iniezioni di autonomia e di autogoverno uguali per tutti. Dovrà essere un federalismo equilibrato. Rischiamo invece — questo è il mio timore — di imboccare, a dispetto dello stesso articolo 62, la strada del solidarismo duale, che non ci appar-

tiene e che dobbiamo contrastare a difesa del Mezzogiorno d'Italia, di tutto il Mezzogiorno, compresa la Sicilia e la Sardegna, che oggi godono di autonomia speciale. Il Mezzogiorno è una risorsa dell'intero paese: non chiede assistenza, perché l'assistenzialismo ha prodotto guasti non inferiori a quelli delle mafie, ma chiede considerazione per una condizione di debolezza che non può essere superata se le regioni meridionali saranno di serie B. È per questi motivi che invito i colleghi a sostenere il mio emendamento 57.22, che lascia al solo Trentino-Alto Adige (in forza del trattato internazionale De Gasperi-Gruber) forme e condizioni particolari di autonomia.

PRESIDENTE. Deve concludere, onorevole Palma.

PAOLO PALMA. Ho concluso, signor Presidente.

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

MARA MALAVENDA. Presidente, un chiarimento. Ho perso il filo, perché avevo un angelo custode alle spalle. Non riesco a capire su quale emendamento stiamo discutendo.

PRESIDENTE. Così lei può variare la sua motivazione. Stiamo esaminando l'emendamento D'Amico 57.9.

MARA MALAVENDA. L'emendamento Pecoraro Scanio 57.20 è stato votato o è saltato?

PRESIDENTE. È stato già votato.

MARA MALAVENDA. È stato votato?

PRESIDENTE. Sì, da un po' di tempo. Ora siamo all'emendamento D'Amico 57.9.

MARA MALAVENDA. Si renderà conto, Presidente, che per me è veramente difficile continuare a seguire i lavori in

queste condizioni fisiche. Credo sia ormai inutile continuare a rinnovarle l'invito a sospendere la seduta per soli cinque minuti. Vuol dire che lei si assumerà personalmente la responsabilità di ciò che potrà accadere da qui a quando lei deciderà che i lavori finiscano. Questo è un primo aspetto.

Per quanto riguarda il regolamento, le dico, ancora una volta, che i suoi metodi sono veramente inaccettabili e che mi convinco sempre di più del fatto che le analogie tra ciò che qui volete realizzare e il progetto portato avanti da Gelli, fatto proprio da Craxi, passando per tutti gli altri Governi, per approdare qui con una sinistra consapevole e tutta disponibile, fanno di lei il capo di una massoneria trasversale che a tutti i costi ha deciso di raggiungere l'obiettivo nel più breve tempo possibile.

PRESIDENTE. La ringrazio!

MARA MALAVENDA. Sugli emendamenti...

PRESIDENTE. Onorevole Malavenda...

MARA MALAVENDA. No, Presidente, lei si deve esprimere su un fatto: è giusto per un deputato che è costretto a seguire i lavori da solo e che non ha nessuno — perché nemmeno lo vorrebbe — che voti al posto suo, come tutti fanno con la vostra tranquilla tolleranza, non prevedere una pausa, anche minima, per bere un bicchier d'acqua o per altre cose facilmente immaginabili?

PRESIDENTE. Questa pausa non è prevista.

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

MARA MALAVENDA. Lei, Presidente, su questo...

PRESIDENTE. Le ho già detto che non è prevista questa pausa.

MARA MALAVENDA. Guardi, Presidente, annuncio a tutto il mondo che lei

è un vero dittatore per come conduce i lavori di quest'aula!

PRESIDENTE. Prego, onorevole Fontan.

ROLANDO FONTAN. La lega nord per l'indipendenza della Padania (*Vive, reiterate proteste del deputato Malavenda che richiama l'attenzione del Presidente con un fischietto*)...

PRESIDENTE. Onorevole Malavenda, la richiamo all'ordine per la terza volta e la prego di allontanarsi dall'aula. Prego i deputati questori di far eseguire la disposizione del Presidente.

Sospendo la seduta.

La seduta, sospesa alle 19,30, è ripresa alle 19,45.

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Con riferimento allo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata (*question time*) previste per venerdì 3 aprile 1998, comunico che i quesiti sottoposti al Governo riguarderanno anche la competenza del Ministero della difesa (in relazione ai lavori della commissione presieduta dal professor Gallo sui fatti della Somalia e alle dichiarazioni del ministro stesso sui requisiti del comandante generale dell'Arma dei carabinieri) nonché la competenza del ministro dell'interno (in relazione alle recenti circolari sulle forze di polizia specializzate nella lotta alla criminalità).

Si riprende la discussione del progetto di legge costituzionale n. 3931.

(Ripresa esame articolato - articolo 57 - A.C. 3931)

PRESIDENTE. Ricordo che dobbiamo procedere alla votazione dell'emendamento D'Amico 57.9.

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

ROLANDO FONTAN. Signor Presidente, il gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania respinge decisamente l'emendamento in esame, proposto dal gruppo di rinnovamento italiano. Questo emendamento tende ad eliminare le regioni a statuto speciale ed è simbolico rispetto all'intenzione ed al fine a cui si vuole arrivare. Ci troviamo in uno Stato che è caratterizzato da qualche tipo di autonomia solo ed esclusivamente nelle regioni a statuto speciale: il problema, quindi, non è eliminare questo tipo di regioni ma cercare almeno di avvicinare tutte le altre regioni ordinarie a quelle a statuto speciale.

È chiarissimo che siamo di fronte al comportamento estremamente negativo del gruppo di rinnovamento italiano perché questo fa parte di una maggioranza di Governo: è quindi chiara la volontà politica di questo Governo e di questa maggioranza di andare verso l'eliminazione delle regioni a statuto speciale. È altresì chiaro - e questo argomento tornerà anche successivamente - che verranno posti in essere diversi passaggi nell'ambito della riforma costituzionale per ridurre tendenzialmente le competenze regionali rispetto a quel poco di federalismo fiscale che attualmente è previsto: si registrerebbe in tal caso un arretramento nei confronti della situazione attuale. Anziché migliorare e cercare di tendere verso il decentramento e l'autonomia, quindi, vediamo in questo emendamento un segnale chiarissimo, da parte del gruppo di rinnovamento italiano ma anche dell'intera maggioranza, della tendenziale volontà di eliminare ed accentrare quel po' di autonomia che è attualmente incarnata dalle regioni a statuto speciale.

Questo è il filo conduttore che segue tutta la logica di questa revisione costituzionale e voglio approfittare dell'occasione per denunciare fortemente questo filo che sta a monte e lega tutti i passaggi (lo incontreremo nuovamente, quindi, an-

che in futuro). Anziché riconoscere autonomia, questo Parlamento vuole togliere, negare, abrogare, annullare quel po' di autonomia che finora c'è stata in Italia.

GIACOMO STUCCHI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIACOMO STUCCHI. Signor Presidente, desidero precisare che il mio emendamento 57.8 è stato erroneamente riferito all'articolo 57; esso deve invece essere riferito al secondo comma dell'articolo 58. Vi è stato pertanto un disguido che fra l'altro risulta anche dall'incoerenza che vi sarebbe stata con il mio successivo emendamento 57.26.

Non deve intendersi pertanto ritirato.

PRESIDENTE. Sta bene.

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

MARIO TASSONE. Signor Presidente, in sede di discussione sull'articolo 57, sia il collega Teresio Delfino sia il sottoscritto avevamo ravvisato in questo articolo qualche elemento di confusione, qualche nebbia ed avevamo auspicato che in sede emendativa tali nebbie potessero essere diradate. Invece, alcune confusioni sono rimaste, alcune preoccupazioni e qualche equivoco certamente non sono state fuggite. Non riusciamo a comprendere la portata, il senso, il significato dell'emendamento D'Amico 57.9. Potrei dire semplicemente che voterò contro perché noi siamo per l'estensione degli statuti speciali a tutte le regioni e quindi per concedere una maggiore autonomia a tutte le regioni; qui invece si propone la soppressione del secondo comma. Ma io ravviso anche una contraddizione con il subemendamento 0.57.82.1, presentato sempre dai colleghi D'Amico e Manca, che prevede, con una particolare procedura, il riconoscimento di condizioni particolari di autonomia già previste per altre regioni anche alla regione che lo richieda. Mentre

da una parte si nega *in toto* questa possibilità, dall'altra, in un altro emendamento, la si contempla.

Un'altra contraddizione è che mentre si propone la soppressione del secondo comma si mantiene l'ultimo comma nella nuova formulazione della Commissione.

Signor Presidente, ritengo che così facendo andiamo avanti in termini molto confusi, come ho detto già in sede di discussione generale. Non sono assolutamente contrario a che la Commissione e l'Assemblea possano rapidamente proseguire e concludere i propri lavori, proprio nel rispetto del lavoro svolto dalla bicamerale, ma così facendo avremo un impianto incomprensibile per quanto riguarda il nostro ordinamento. Ecco perché dichiaro la mia contrarietà su questo emendamento, con la speranza che qualcuno degli autorevoli componenti della Commissione bicamerale possa fugare queste mie perplessità, anche se con la presentazione di questi contributi « emendativi » taluni di essi finiscono per non fare chiarezza, ma per suscitare molte perplessità e molti equivoci tra di noi.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento D'Amico 57.9, non accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti	368
Votanti	366
Astenuti	2
Maggioranza	184
Hanno votato sì	7
Hanno votato no .	359).

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Fontan 57.24.

ROLANDO FONTAN. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROLANDO FONTAN. Questo emendamento deve intendersi riferito non al secondo comma, ma all'ultimo comma, altrimenti cambierebbe completamente il senso.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Fontan.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Fontan 57.24, non accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i>	366
<i>Votanti</i>	361
<i>Astenuti</i>	5
<i>Maggioranza</i>	181
<i>Hanno votato sì</i>	13
<i>Hanno votato no</i> .	348).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Masi 57.45.

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

SERGIO MATTARELLA. Abbiamo respinto un emendamento che intendeva sopprimere l'intero secondo comma dell'articolo 57 ed anch'io ho votato contro, perché ritengo non sia possibile sopprimere l'autonomia speciale della regione Trentino-Alto Adige.

Fatta questa premessa, a titolo personale e senza impegnare il gruppo che rappresento, esprimo la mia posizione, che peraltro ho già espresso durante i lavori della Commissione bicamerale e nel Comitato dei diciannove. Appartengo e sono stato eletto in una regione ad autonomia speciale e sono consapevole dell'importanza, del ruolo prezioso che le specialità *(Interruzione del deputato D'Onofrio)*. Vorrei chiarire che ho preso la

parola su questo emendamento perché è il primo che affronta le procedure per prevedere diverse « specialità » tra le varie regioni. Ed è quindi l'emendamento in ordine al quale posso motivare quanto andrò ad esporre.

Stavo dicendo, Presidente, che sono consapevole del ruolo prezioso che nelle regioni speciali hanno avuto i loro statuti. In alcuni momenti, in alcune fasi, in quelle regioni le autonomie speciali hanno costituito momenti impegnativi, importanti ed anche d'avanguardia. Il problema è però ricordare che quando nacquero le regioni speciali, esse non nacquero per dare qualcosa in più rispetto alle altre ma perché nelle altre regioni non vi era autogoverno, non vi era autonomia. Fino al 1970 nelle altre regioni non vi era alcuna autonomia e dopo quell'anno un'autonomia in forma assai ridotta. Questo giustificava in quelle regioni la specialità della loro condizione autonomistica.

Oggi che, con il progetto che stiamo esaminando, se andrà, come noi ci auguriamo, a buon fine, verrà approvato e diventerà la nuova seconda parte della Costituzione, si conferisce a tutte le regioni quello che noi valutiamo essere sostanzialmente il massimo possibile di autogoverno, non vi è più a mio avviso lo spazio per qualcosa in più.

Vi sono tre profili che sostanziano le autonomie delle regioni: quello ordinamentale, quello legislativo e quello finanziario. Su questi tre versanti si qualifica l'autonomia delle regioni!

Sul primo (l'autonomia ordinamentale) la paradossale conseguenza è che, mantenendo le specialità, le regioni ordinarie ne avranno di più perché decideranno, secondo le norme del progetto che stiamo esaminando, in larghissima misura, pressoché per intero, la loro forma di governo. Le regioni speciali invece l'avranno decisa dal Parlamento nazionale con legge costituzionale, come è oggi, ossia un ordinamento concesso e non deciso autonomamente, cosa che avverrà invece per le regioni ordinarie.

Non a caso poc'anzi il collega Caveri con l'emendamento 57.18 chiedeva di equiparare le regioni speciali a quelle ordinarie per il profilo dell'autonomia ordinamentale.

Per quanto riguarda le funzioni legislative, visto quello che c'è nell'articolo 58 che si propone, è ben difficile immaginare un'autonomia legislativa sostanzialmente maggiore. Il problema è infatti, Presidente, talmente grande che la Commissione bicamerale aveva immaginato ed immagina ancora una norma transitoria che consenta alle regioni speciali di adeguarsi alla maggiore autonomia legislativa conferita alle regioni ordinarie con questo progetto.

In altri termini le regioni speciali dovrebbero inseguire quelle ordinarie per acquisire i maggiori poteri normativi che queste avrebbero.

Sul piano dei rapporti finanziari questo potrebbe giustificare il mantenimento di specialità, sempre che si intenda, ma va detto qui ed ora, mantenere per le regioni speciali rapporti finanziari diversi ed un regime finanziario diverso rispetto alle altre regioni.

Poiché l'articolo 62 del progetto prevede due meccanismi di riequilibrio, onestamente è difficile immaginare che quanto detto possa essere condiviso perché mal si concilierebbe con i meccanismi finanziari previsti dall'articolo 62 del progetto in esame.

Tutto ciò significa, Presidente, che richiedere qualcosa in più per le regioni speciali attuali rischia di significare nei fatti qualcosa in meno e non qualcosa in più. Un qualcosa in meno che spinge poi ad inseguire le regioni ordinarie.

La soluzione è, se si intendono mantenere, come presumo che avverrà, visti gli umori dell'aula, le cinque autonomie speciali, immaginando o presumendo che i cittadini di queste abbiano qualcosa in più, che si arrivi a prevedere (come infatti si prevede nel testo in esame) che tutte le regioni possano divenire speciali. E tutte lo diverranno, inevitabilmente. Il che vorrà dire che nel nostro paese potremo avere fino a venti modelli diversi di riparto di funzioni legislative tra Stato e

regioni. Lo ripeto: potremo avere fino a venti diversi modelli, cosa onestamente credo rischiosa e poco pregevole.

Questo non ha nulla a che vedere con quello che il collega Urbani ha chiamato il federalismo competitivo, che è un'altra cosa, che va condivisa. Che vi sia cioè, come stiamo prevedendo, un'amplissima autonomia di ordinamento per ciascuna regione, un'amplissima autonomia legislativa per ciascuna regione, un'amplissima autonomia finanziaria come prevede l'articolo 62, consente a tutte le regioni di operare, nell'ambito di questa amplissima sfera di autonomia, ciascuna le proprie scelte, dotandosi ciascuna di strumenti diversi, il che consentirebbe anche alle regioni di entrare in competizione fra di loro. Ma le posizioni di partenza, lo spettro entro cui fare le scelte normative e politiche deve essere uguale in partenza, altrimenti non è competizione, ma disuguaglianza.

Per questo reputo opportuno rivedere con coraggio, rimuovendo miti che non hanno più luogo di esistere nella realtà, ma che sono soltanto virtuali, la questione. Occorre affrontare questo tema rimuovendo le autonomie speciali, tranne che per il Trentino-Alto Adige per ragioni di altra natura che ben conosciamo, e consentire in questo modo una reale competizione tra tutte le regioni, che le garantirà tutte, anche quelle attualmente speciali. Altrimenti, inevitabilmente, se tutte le regioni divenissero speciali, ognuna finirebbe per cercare di contrattare con il Parlamento nazionale le condizioni più vantaggiose. Avremmo allora un rischio competitivo, concorrenziale nel rapporto di ogni regione con il Parlamento, che a mio avviso sarebbe gravido di pericoli di gelosie e di conflittualità improprie tra le regioni.

Presidente, temo che questo succederà, se non si imbroccherà la strada maestra, consistente nell'affermare che non vi sono autonomie speciali. Occorre rendere le autonomie talmente ampie per tutte da non rendere necessario istituire autonomie speciali, se non mettendo a rischio le stesse regioni speciali attuali.

Diversamente, Presidente, finiremmo per imboccare, come rischiamo di fare, percorsi tortuosi e gravidi di pericoli. La Commissione bicamerale prevede che tutte le regioni possano diventare speciali con legge costituzionale, mentre vi è chi pensa possano diventarlo con legge ordinaria rinforzata o con legge ordinaria. Sono tutte ipotesi diverse sulle quali ci divideremo, se non imboccheremo la strada maestra, che è quella che ho cercato di indicare.

In conclusione, so bene che nulla impedisce di tener conto delle peculiarità delle regioni, facendo valere per le isole le loro peculiarità di isole, per le regioni bilingui le caratteristiche tipiche delle bilingui, per quelle di confine le peculiarità delle regioni di confine, senza che questo, però, muti la natura dell'autogoverno concesso alle regioni.

So bene che questa posizione non è popolare nelle regioni che oggi godono di statuto speciale, ma sono certo anche che, se si adotta la strada contraria, quella prevista dal progetto attualmente al nostro esame, nelle regioni speciali tra qualche anno vi saranno forti motivi di rammarico.

Per questo ritengo, Presidente, fuori dai miti, che sia bene rivedere quanto immaginato nel testo in esame e che lo strumento sia l'emendamento Palma 57.22, che personalmente voterò (*Applausi dei deputati del gruppo dei popolari e democratici-l'Ulivo*)

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

GIUSEPPE BICOCCHI. Signor Presidente, giustamente il presidente Mattarella ha messo in evidenza come con l'emendamento Masi 57.45, sottoscritto anche da me, inizi la serie degli emendamenti che trattano le procedure delle ulteriori possibili regioni a statuto speciale, anche se, presidente Mattarella, non ho ben capito se lei non condivide nemmeno l'emendamento della Commissione, che mi pare apra la questione consistente nel rendere

tutte le regioni a statuto speciale, almeno potenzialmente, e su iniziativa delle regioni, come il presidente D'Alema ha messo in evidenza in precedenza. È un aspetto positivo che condividiamo.

Ciò detto, con l'emendamento Masi 57.45 tentiamo di introdurre una riflessione sulle procedure da adottare per arrivare a tale risultato. Certo, il fatto che nel nuovo emendamento della Commissione si dica: « su iniziativa della regione », è già un inizio di procedura. Si tratta di un passo in avanti rilevante e penso che bene abbia fatto il presidente D'Alema a metterlo in evidenza. È un passo in avanti più serio della semplice affermazione « possono », che rimaneva totalmente generica. Infatti, l'iniziativa della regione rappresenta una novità importante sul piano procedurale.

Tuttavia condivido le argomentazioni espresse in precedenza dal collega Fratini, quando non si è dichiarato disposto a ritirare gli emendamenti sulle procedure presentate da forza Italia e ha affermato che è importante discutere della questione fin da oggi. Si tratta di un passaggio rilevante quello per cui si afferma che esiste per le regioni che ne faranno richiesta la possibilità di godere di un'autonomia speciale. Tuttavia, anche in questo caso è opportuno indicare la procedura.

Anche il relatore D'Onofrio, rinviando all'articolo 138, indicava la possibilità di individuare procedure e noi con il nostro emendamento ne indichiamo una, anche se non pretendiamo che rappresenti l'unica soluzione possibile. La cosa più importante è cominciare il dialogo.

Rispetto a quanto affermava prima il presidente D'Alema, a me sembra che il ragionamento per cui la regione propone e il Parlamento vota sia troppo schematico, perché la realtà è più complessa e quindi avviare una contrattazione preventiva avrebbe un significato rilevante, anche perché renderebbe in qualche modo visibili le procedure. Non ci si deve poi meravigliare molto se la concertazione ci porta a procedure assai dettagliate su moltissime cose.

Mi auguro che un dialogo a livello istituzionale tra il Parlamento e le regioni che chiedono maggiore autonomia sia possibile, riconoscendo l'esistenza di un vincolo qualora l'autonomia sia approvata a larga maggioranza e a seguito di un referendum, come proponiamo noi. Nessuno potrà mai costringere il Parlamento ad un *facere*, ma credo che si potrà proseguire lungo questa strada. Se poi si è contrari a questo emendamento, si indichi la procedura e non ci si limiti a dire che è stato risolto tutto, mentre il problema è ancora aperto.

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

FRANCESCO BONATO. Signor Presidente, anch'io ritengo che con l'emendamento Masi 57.45 si dia il via ad una serie di interventi che prevedono l'attribuzione di competenze particolari, di condizioni speciali di autonomia agli ordinamenti regionali. Mi chiedo quale sia il senso di tutto questo, dal momento che stiamo mettendo mano all'intera architettura dei poteri e delle competenze delle articolazioni dello Stato repubblicano e stiamo ridisegnando i luoghi e gli strumenti delle autonomie decisionali, per cui ampia e totale è di fronte a noi la possibilità di determinare con chiarezza e con grande organicità il terreno di intervento e di spazi di autonomia che devono essere garantiti a tutti i soggetti istituzionali previsti nella nostra Carta costituzionale, senza privilegi per chicchessia.

È vero che con questo si dà avvio ad una serie di interventi volti ad attribuire specialità a tutte le regioni o ad alcune di esse, per cui è difficile comprenderne un significato diverso da quello di attribuire condizioni particolari di autonomia. Che cosa vuol dire, se non la volontà di garantire specialità a stadi diversi? Che cosa significa, se non la previsione di un'architettura di poteri e di competenza parificata a quella delle cinque regioni a statuto speciale? O forse significa un'articolazione di poteri nel corpo dello Stato

assolutamente flessibile da regione a regione? In entrambi i casi a me pare che vi sia una forzatura insostenibile ed incomprensibile.

Sempre nell'emendamento in questione è inserita l'espressione « in deroga alla disciplina degli articoli seguenti. ». Perché si pone la necessità di derogare ad una disciplina di carattere generale proprio nel momento in cui stiamo riscrivendo l'intero complesso di regole costituzionali? In realtà si vuole prevedere un'opzione costituzionale sapendo già che verrà usata da tutte le regioni.

Al di là del percorso costituzionale previsto in quest'emendamento che risulta profondamente complesso, mi sembra che esso tenda ad affermare un'immagine dello Stato con autonomie diverse, ciascuna con una propria velocità, come hanno ricordato alcuni colleghi in precedenza, e ciascuna con un proprio livello di autonomia.

Allora, mi chiedo se ciò obbedisca ai bisogni della popolazione o ad altre logiche. Credo che questo emendamento, assieme ad altri, tenga ferme ed unisca queste proposte emendative con molte altre che affrontano — come pure lo stesso articolo 4 della proposta della Commissione bicamerale — il terreno della specialità. Vi è l'idea insomma che questo nostro paese debba adeguare la sua configurazione istituzionale alle pretese ed al ritmo imposto dall'economia e alle esigenze di competitività del « territorio-impresa » con altri « territori-impresa », rilanciando il primato dell'azienda, della struttura produttiva sul territorio. Il territorio, invece, per noi — spero che non lo sia solo per noi — è una irriducibile trama ecologica e sociale.

Da ciò emerge la nostra contrarietà: da questo arretramento delle ragioni della politica di fronte a quelle dell'economia, che ci paiono sottese in questo come in altri emendamenti; da questa rinuncia, se non a governare i processi economici, almeno ad interferire, a disubbidire alla loro logica « cannibale ».

Queste sono le ragioni del nostro voto contrario (*Applausi dei deputati del gruppo di rifondazione comunista-progressisti*).

MASSIMO D'ALEMA, *Presidente della Commissione parlamentare per le riforme costituzionali*. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MASSIMO D'ALEMA, *Presidente della Commissione parlamentare per le riforme costituzionali*. L'emendamento Masi 57.45, ancorché riferito al secondo comma, in realtà mi sembra che interagisca con altri, che sono numerosi (si tratta in particolare di emendamenti a firma del presidente Pisanu e del collega Bressa), che si riferiscono alle procedure attraverso le quali le regioni possono acquisire uno statuto di autonomia speciale. Sono tutti emendamenti che evidentemente propongono procedure diverse; innanzitutto diverse da quelle previste dall'emendamento della Commissione. La Commissione, infatti, parla di una legge costituzionale, sia pure su iniziativa delle regioni. Da parte di alcuni colleghi sono state invece avanzate proposte di procedure diverse (non entro adesso nel merito) rispetto alla legge costituzionale.

Proporrei che tutti questi emendamenti fossero esaminati insieme. Chiederei quindi ai colleghi firmatari dell'emendamento Masi 57.45 di consentire un accantonamento dello stesso e di proseguire invece nell'esame di altri emendamenti che affrontano altri profili. L'emendamento Palma 57.22 propone l'abrogazione delle regioni a statuto speciale, salvo il Trentino-Alto Adige. Vi sono poi alcuni emendamenti che propongono invece di aggiungere la Lombardia, il Veneto o altre regioni.

Propongo che questi emendamenti vengano esaminati; mentre invece, quando arriveremo all'esame della questione delle nuove autonomie speciali, vi potrebbe essere un accantonamento di tutta questa materia, per esaminarla dopo la discussione dell'articolo 58.

Ne spiego le ragioni.

È evidente che noi siamo di fronte a due vie possibili. La prima è quella di procedere verso una sostanziale decostituzionalizzazione dell'autonomia speciale; e quindi verso la possibilità di una modificazione del riparto di poteri tra Stato e regioni attraverso leggi ordinarie e procedure partecipate (perché in generale si propone non soltanto la legge ordinaria, ma procedure che contengano un forte elemento di partecipazione regionale). Questo tipo di procedure sono desunte dalla Costituzione spagnola. Vorrei dire al collega Frattini, che ne ha parlato, che secondo me non si tratta affatto di una Costituzione federalista...

GIORGIO REBUFFA. I catalani pensano di sì!

MASSIMO D'ALEMA, *Presidente della Commissione parlamentare per le riforme costituzionali*. Non voglio aprire un dibattito di carattere tecnico.

Non si tratta affatto di una Costituzione federalista, perché la Costituzione spagnola non prevede il federalismo, ma le autonomie e prevede questo negoziato tra lo Stato e le autonomie speciali come dato, che è anche il risultato della storia della Spagna.

Comunque, al di là di questa discussione, che può avere un valore anche puramente accademico, rilevo, invece, che negli Stati federali, ad ordinamento federale, non esistono asimmetrie di poteri (né in Germania né negli Stati Uniti).

Indipendentemente da questo, credo che siamo di fronte — partendo dalla nostra realtà, dove vi sono regioni ad autonomia speciale — a due vie possibili. Una è quella delle procedure ordinarie, cioè non costituzionalmente garantite. Ritengo allora che nell'articolo 58 dobbiamo stabilire un nucleo di poteri statali non alienabili; o la garanzia è nella procedura oppure, se non c'è una garanzia di questo genere, ritengo impensabile che con procedura ordinaria le regioni possano appropriarsi delle forze armate, della politica estera o di altri poteri statali analo-

ghi. È evidente che, proprio sul modello della Costituzione spagnola, dobbiamo definire un nucleo di funzioni statali non alienabili. Solo su questa base, a mio giudizio, si può ragionevolmente discutere di procedure decostituzionalizzate di trasferimento di poteri speciali alle regioni.

È allora del tutto evidente che la discussione dell'articolo 58 deve essere contestuale a quella sulle procedure relative alle autonomie speciali. Questi due punti, a mio giudizio, non possono che essere affrontati insieme se vogliamo anche sdrammatizzare una scelta di cui non mi sfugge il rilievo, ma che evidentemente avrebbe dei contrappesi in un caso e nell'altro.

In un caso avremmo una legge costituzionale speciale perché di iniziativa delle regioni e quindi in qualche modo una legge costituzionale che garantisce una funzione primaria di queste ultime; nell'altro avremmo una procedura ordinaria, ma in questo caso dovremmo introdurre alcune garanzie per lo Stato centrale, cioè prevedere che vi sono funzioni non appropriabili da parte delle regioni.

Propongo quindi di accantonare tutti gli emendamenti che affrontano il tema delle procedure per le nuove specialità; propongo di esaminare gli altri emendamenti riferiti all'articolo 57 — ve ne sono ancora alcuni — e di accantonare la materia delle procedure, per esaminarla dopo il dibattito sull'articolo 58. In questo modo si consentirebbe un esame contestuale dei problemi e forse, a quel punto, anche la ricerca di una sintesi superiore o comunque di una maggiore chiarezza delle opzioni che si presenteranno.

Chiedo scusa, Presidente, per la complessità della questione.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, sulla proposta di accantonamento formulata dal presidente D'Alema, la pongo in votazione.

(È approvata).

Chiedo ora al presidente D'Alema e al relatore D'Onofrio di aiutarmi a definire la materia accantonata.

FRANCESCO D'ONOFRIO, Relatore sulla forma di Stato. Presidente, si tratta dell'emendamento Masi 57.45, di porre in votazione l'emendamento Palma 57.22, di accantonare l'emendamento Martino 57.38, di votare gli identici emendamenti Berruti 57.23 e Valducci 57.67, gli emendamenti Scarpa Bonazza Buora 57.58, Boato 57.21, 57.80 della Commissione...

PRESIDENTE. Mi scusi, onorevole relatore: l'emendamento Boato 57.21 prevede che lo statuto speciale della regione Veneto sia adottato con legge costituzionale su proposta del consiglio regionale osservando le disposizioni dell'articolo 138 della Costituzione, ad eccezione del secondo e terzo comma; mi pare che si tratti di un aspetto procedurale.

FRANCESCO D'ONOFRIO, Relatore sulla forma di Stato. Presidente, l'emendamento riguarda un'altra regione a statuto speciale.

PRESIDENTE. Va bene.

FRANCESCO D'ONOFRIO, Relatore sulla forma di Stato. Si devono inoltre accantonare gli emendamenti D'Alia 57.11 e Martino 57.39. Possono invece essere votati gli identici emendamenti Gnaga 57.25 e Taradash 57.62, nonché il subemendamento Urbani 0.57.81.1 e l'emendamento 57.81 della Commissione.

Possono essere votati anche gli identici emendamenti Zeller 57.52 e Olivieri 57.61, Acierno 57.29 e Stucchi 57.26. I restanti emendamenti e subemendamenti si intendono invece accantonati. Si potrebbe poi svolgere la discussione dell'articolo 58 e dei relativi emendamenti, al termine della quale — avendo esaminato l'elenco delle materie — si dovrebbe valutare quale tipo di autonomia speciale può prevedersi con le garanzie delle quali si è prima parlato.

PRESIDENTE. Senatore D'Onofrio, ci sono altri subemendamenti riferiti all'articolo 57. Le cito, ad esempio, il subemendamento Comino 0.57.82.11.

FRANCESCO D'ONOFRIO, *Relatore sulla forma di Stato*. Presidente, questo subemendamento si può senz'altro votare, perché se fosse accolto inciderebbe radicalmente sull'articolo 58 e, quindi, deve essere votato prima.

Altrettanto può dirsi per proposte emendative successive.

PRESIDENTE. Sta bene. Se necessario, ci darà indicazioni caso per caso.

Colleghi, se siamo d'accordo, potremmo lavorare fino alle 20,30 e poi riprendere domani alle 9 per esaurire i lavori su questo tema in mattinata.

ROLANDO FONTAN. Presidente, vi sarà solo discussione o si terranno votazioni?

PRESIDENTE. Si terranno votazioni. Era già stato stabilito.

ELIO VITO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ELIO VITO. Presidente, se esaurissimo questa sera le votazioni dei residui emendamenti, considerato che, credo, siano poco più di una decina, domani mattina potremmo cominciare i nostri lavori con la discussione sull'articolo 58.

PRESIDENTE. E poi si passerà ai voti sempre sull'articolo 58. Come sapete, colleghi, la seduta comincerà alle 9 per finire entro le 14 l'esame di questo punto.

ELIO VITO. È chiaro che mancherà il numero legale!

DOMENICO BENEDETTI VALENTINI. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DOMENICO BENEDETTI VALENTINI. Presidente, conformemente a quanto disposto per un mio emendamento sulla potestà legislativa di Stato e regioni, che forse lei mi farà l'onore di ricordare e che

abbiamo deciso di rimandare all'esame dell'articolo 58, mi sembrerebbe che anche i subemendamenti Comino 0.57.82.11 e 0.57.82.13 dovrebbero essere riferiti al medesimo articolo 58.

PRESIDENTE. Onorevole Benedetti Valentini, credo che lei abbia ragione, ma possiamo riparlare quando ci arriviamo, anche per evitare preclusioni?

DOMENICO BENEDETTI VALENTINI. D'accordo.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Palma 57.22.

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

ARMANDO COSSUTTA. Desidero esprimere parere contrario sull'emendamento in esame ed aggiungere qualche considerazione rispetto alle valutazioni dell'onorevole Mattarella, il quale, proponendo di approvare l'emendamento, di fatto chiede l'abolizione delle regioni a statuto speciale, salvo il Trentino-Alto Adige.

Non condivido questa valutazione e questa proposta e non soltanto per ragioni di forte opportunità, giacché essa, considerato che le regioni a statuto speciale conducono ormai da decenni la loro azione, sarebbe difficilmente comprensibile ed accettabile dalle popolazioni locali e dagli organismi che le rappresentano, trattandosi di tradizioni ormai consolidate nella vita di questi decenni. Le regioni a statuto speciale, non sono sorte a caso in quanto tali, ma sulla base di valutazioni di carattere oggettivo e non soltanto a delle opportunità.

È noto che la regione Trentino-Alto Adige, e l'Alto Adige in particolare, è il frutto addirittura di un trattato internazionale. Si sa, o si dovrebbe sapere, che l'autonomia speciale della Valle d'Aosta ha le sue radici nei secoli, perché in quella terra da sempre è esistita una particolare forma di autonomia.

Per quanto riguarda il Friuli-Venezia Giulia e, in particolare, la Venezia Giulia sono intervenute considerazioni di carattere internazionale, che continuano ad essere presenti. Si tratta di una terra di confine e mi riferisco, soprattutto, alle città di Trieste e di Gorizia, che non potrebbero certo comprendere ed accettare l'eliminazione della loro specialità.

Vi sono poi le specialità delle due grandi isole, che hanno necessità di una particolare autonomia. Molti in Sardegna considerano quell'isola addirittura una nazione (a torto o a ragione): essa ha comunque diritto a godere di una condizione speciale. La specialità della Sicilia, poi, è stata garantita nel corso e alla fine della seconda guerra mondiale, sulla base di una pressione che — non dimentichiamolo — portò al rischio della separazione dell'isola dal resto del paese.

Non sono soltanto queste considerazioni, però, che mi spingono a respingere la proposta di eliminare le regioni a statuto speciale. Rispondo ai due argomenti utilizzati dall'onorevole Mattarella e dico, innanzitutto, che con il nuovo ordinamento le regioni a statuto ordinario verrebbero ad acquisire, in alcuni casi, funzioni e poteri superiori a quelli che attualmente hanno le regioni speciali. Pertanto abbiamo previsto che con procedure abbastanza rapide le regioni a statuto speciale potranno acquisire le funzioni assegnate alle regioni ordinarie. Non è vero, d'altra parte, che esse non abbiano già da oggi e che comunque non continueranno ad avere domani, anche se non acquisissero nuove competenze, poteri superiori alle regioni ordinarie, non solo nel campo finanziario, come ha detto l'onorevole Mattarella, ma anche nell'ordinamento degli enti locali e la Sicilia persino nel campo dell'ordine pubblico.

D'altra parte, non è vero che le stesse regioni ordinarie potrebbero facilmente acquisire la specialità, neppure con l'ordinamento previsto, che suscita peraltro le mie riserve, se non sulla base di una particolare proposta della regione, approvata con legge costituzionale dal Parla-

mento con procedura rinforzata, cosa peraltro tutt'altro che semplice ed acquisibile.

Occorre dunque mantenere le regioni a statuto speciale, sia pure nell'ordinamento delineato dalle nostre proposte (*Applausi dei deputati del gruppo di rifondazione comunista-progressisti*).

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

ANTONIO BORROMETI. Presidente, intervengo a titolo personale per annunciare il mio voto contrario sull'emendamento Palma 57.22 e per esporre brevemente le ragioni che mi inducono a sottolineare la necessità del mantenimento delle autonomie speciali.

Sulla genesi delle stesse si è poc'anzi soffermato l'onorevole Armando Cossutta e prima lo avevano fatto gli onorevoli Garra e D'Alia. Quindi non ripeterò cose già dette.

Mi preme tuttavia sottolineare l'attualità delle motivazioni poste alla base di tutte le autonomie speciali. Esse sono ancora sussistenti ed io reputo siano ancora fortissime, perché mantengono intatta la loro validità. Tali motivazioni non consentono, almeno in questa fase, che le autonomie speciali possano essere di punto in bianco superate. Una decisione di tal genere verrebbe interpretata dalle popolazioni interessate come una ingiustificata mortificazione che in alcune aree del paese — penso alla mia regione, alla Sicilia, ma non solo — che oltre tutto attraversano un momento non facile, riaprirebbe conflitti e contenziosi ormai chiusi da tempo. In qualche modo si rischia di ridare fiato alle sirene del sicilianismo e del separatismo.

Sono ben consapevole che in alcune sue parti lo statuto della regione siciliana è superato, che alcuni suoi istituti sono desueti: sono convinto che debba essere aggiornato e non inseguo certamente dei miti. Penso però che tutto ciò non possa costituire un alibi per la soppressione delle autonomie speciali. Ogni regione ad

autonomia speciale ha tuttora le proprie peculiarità, sulle quali sono ritagliati i singoli statuti. Una cosa è l'Alto Adige, con il problema altoatesino, altra è la Valle d'Aosta, altra ancora è la Sicilia. Motivazioni di carattere storico, sociale, culturale, di tradizione, geografico (penso alla Sicilia, per esempio) — tutte assolutamente attuali — impongono il mantenimento delle autonomie, perché queste diversità costituiscono una ricchezza che lo Stato ha interesse a tutelare, mantenere, preservare e difendere. Non ha senso omologare tutto in un ordinamento indistinto, che servirebbe solo a mortificare ed a creare reazioni inutilmente dannose.

Poco fa l'onorevole Mattarella si è domandato che senso ha mantenere le regioni a statuto speciale nel momento in cui, nell'ambito di un federalismo molto accentuato, tutte le regioni in qualche modo assumeranno un'autonomia speciale. Io credo che ancora oggi una serie di motivazioni giustifichi tale scelta. Aggiungo che era stata prevista una norma transitoria per consentire l'adeguamento in due anni delle regioni a statuto speciale rispetto all'ordinamento ipoteticamente più favorevole delle regioni ad autonomia ordinaria. Questa norma va ripristinata. Ma noi possiamo correttamente assumere una misura sull'adeguamento come quella che ho ricordato solo alla fine del percorso costituzionale e non certamente in questa fase. Al momento il nostro giudizio non può che essere sospeso: attendiamo, verifichiamo quello che si farà, poi decideremo.

PRESIDENTE. Deve concludere, onorevole Borrometi.

ANTONIO BORROMETI. Aggiungo, infine, che, se quanto faremo non sarà condiviso dalla maggioranza della popolazione, con il referendum conclusivo, tutto il nostro lavoro sarà stato inutile.

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

PIERGIORGIO MASSIDDA. Signor Presidente, mi scusi per i miei gesti precedenti, ma qui in piccionaia è difficile essere visti da laggiù. La stanchezza colpisce voi, ma anche noi. Vorrei allora fare un'esortazione, perché mi sembra che questo dibattito avvenga in un club: non ci capiamo niente. Forse devo parlare a titolo personale, ma qui ho sentito tutto e il contrario di tutto.

Dal precedente intervento del relatore io avevo capito che era accantonato tutto. Dopo quanto egli ha detto, infatti, è assurdo che ci troviamo a votare l'emendamento Palma 57.22, con il quale si prevede la soppressione di quattro regioni a statuto speciale.

Altro aspetto che non riesco a capire riguarda la *ratio* dei nostri lavori. L'onorevole Mattarella ha detto che il nuovo ordinamento renderebbe assolutamente inutile un regime di autonomia speciale per alcune regioni. Ma allora mi domando come mai la Commissione abbia proposto il seguente emendamento 57.82: « Forme e condizioni particolari di autonomia, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 62, possono essere stabilite anche per altre regioni con legge costituzionale su iniziativa della regione interessata ».

Questa non è l'iniziativa di un parlamentare, ma della Commissione.

Mi sembra, quindi, che nel vostro dibattito diate per scontato cose che devono essere ancora votate, per cui credo che create, di fatto, confusione in chi vi sta seguendo e che ha il diritto di capire e di esprimersi, perché anche noi, poveri *peones*, rappresentiamo almeno 100 mila cittadini (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia e della lega nord per l'indipendenza della Padania*)!

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

DOMENICO NANIA. I deputati del gruppo di Alleanza nazionale voteranno contro questo emendamento perché, a loro avviso, non punta a risolvere i problemi ma a crearli. Privare della specialità

le regioni a statuto speciale, che ce l'hanno non per ragioni amministrative ma di tipo storico e culturale, significa aprire delle ferite. Quindi, non siamo d'accordo con chi intende crearle.

Aggiungo che non ci trova neanche d'accordo la filosofia che anima questo emendamento, cioè quella di azzerare la specialità, perché a me sembra che i lavori svolti e la stessa filosofia attinente al federalismo dovrebbero puntare ad estenderla, ad allineare verso l'alto le regioni nella ricerca della specialità.

A questo punto, però, vorrei precisare che la specialità di cui si parla non è quella alla quale si riferisce l'onorevole Mattarella, che lascia quasi capire, terrorizzando chi ascolta, che tale specialità sarebbe dello stesso tipo e come tale invocabile da tutte le regioni. Invece, la specialità di cui si discute è in concreto, per così dire, nel senso che ogni regione, in relazione all'articolo 62, si assume delle responsabilità e va quindi a conquistare la specialità che con le proprie forze può mantenere e realizzare.

Paradossalmente, se mi è consentita una previsione, non è neppure vero che vi sarà la corsa alla specialità, dato l'aggancio dell'articolo 62, di cui parla l'onorevole Mattarella. Probabilmente, molte regioni non andranno alla ricerca di questa specialità, la quale, se coniugata con la responsabilità finanziaria delle regioni che la cercano, di fatto lascerà allo Stato centrale la possibilità di interessarsi, forse di più e meglio, di quelle regioni che non andranno a ricercarla o che non desidereranno questa specialità responsabile.

In conclusione, il fatto che le regioni speciali possano godere di ciò che è previsto per le altre regioni, non significa che poi abbiano le stesse competenze, perché può anche darsi che le regioni a statuto speciale ne mantengano alcune particolari che a tutte le altre non vengano date.

Dunque, noi difendiamo con forza la specificità delle regioni a statuto speciale e riteniamo, anche per gli argomenti utilizzati dallo stesso onorevole Borrometi,

che fa parte dei popolari e democratici, che dobbiamo impegnarci a risolvere i problemi anziché a crearne altri.

PRESIDENTE. Questo mi sembra un buon auspicio.

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

Mi sembra che ci siano inviti a tener conto che dobbiamo concludere i nostri lavori alle 20,30.

Prego, onorevole Tassone.

MARIO TASSONE. Il gruppo per l'UDR-CDU/CDR voterà contro questo emendamento, a proposito del quale debbo ripetere cose che ho detto poc'anzi. Purtroppo, quest'articolo è molto confuso, ma la verità è che vi è una confusione più generale e più complessiva: in fondo, attraverso quest'articolo e questi emendamenti, compreso il 57.82 della Commissione, emerge un quadro di grande incertezza per quanto riguarda la configurazione della forma di Stato. Ripeto: senz'altro vi è una grande confusione.

L'onorevole presidente della Commissione bicamerale aveva tentato, con la sua proposta, di mettere ordine in questa materia, per cui mi chiedo, concordando con l'onorevole Massidda, perché resti in piedi l'emendamento Palma 57.22. C'era anche un ragionamento diverso che ho intravisto nelle parole dell'onorevole D'Alema. Siamo comunque contrari all'emendamento Palma 57.22, anche perché dovremmo andare verso una specialità di tutte le regioni, ognuna con la sua configurazione e le sue esigenze. Altrimenti è inutile parlare del Mezzogiorno e di alcune esigenze di carattere territoriale: a mio avviso, vi sarebbero valutazioni e ricerche inutili se escludiamo la specialità e la straordinarietà di tutte le regioni e la manteniamo soltanto per il Trentino-Alto Adige. Voteremo pertanto contro l'emendamento Palma 57.22, con tutti i dubbi e le perplessità che ci rimangono per quanto riguarda questa materia, ma

soprattutto sui risultati della stessa Commissione bicamerale.

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

LUCIANO CAVERI. Signor Presidente, assicuro i colleghi che sarò brevissimo; scherzosamente potrei dire che, se per caso venisse approvato questo emendamento, sarei d'improvviso risucchiato dall'aula, perché è una norma dello statuto di autonomia che prevede fra l'altro il collegio uninominale della Valle d'Aosta che elegge il deputato valdostano.

Naturalmente non può sfuggire ai colleghi il paradosso: se anche approvassimo questo emendamento, immagineremmo un'abrogazione tacita degli statuti di autonomia che sono leggi costituzionali a sé stanti; francamente mi sembrerebbe un po' troppo, fra l'altro perché la modifica degli statuti non rientra nelle competenze della Commissione bicamerale. Al di là di questo, però, aggiungo una semplice osservazione, e non replicherò alle considerazioni dell'onorevole Mattarella, di cui apprezzo l'amicizia ed anche la competenza. Nel dopoguerra, nonostante le ripetute richieste da parte della mia forza politica, l'union valdotaïne, di una garanzia internazionale nel trattato di pace, purtroppo questa garanzia non vi fu e la mia forza politica protestò molto. Qualche anno dopo, però, come risulta da una lettera indirizzata a Federico Chabod e pubblicata in un libro di un nostro collega, l'onorevole Sergio Soave, ancora ci si chiedeva se era stato opportuno non assecondare la richiesta di una garanzia internazionale.

Ebbene, devo dire che, se oggi il punto di paragone del mantenimento della specialità dovesse essere la pur legittima e giusta garanzia internazionale dei colleghi sudtirolesi, riterrei che sarebbe un po' poco. Non sto infatti qui a riaffermare quanto già ricordato da un altro collega: la millenaria storia di autonomia della Valle d'Aosta.

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

ROLANDO FONTAN. Il gruppo della lega nord è fermamente contrario all'emendamento in esame. Poco fa, ho cercato di spiegare all'Assemblea un ragionamento politico del seguente tipo: ha cominciato il gruppo di rinnovamento italiano a dare le prime picconate alle regioni speciali, proponendo un emendamento con il quale si eliminano tutte e cinque le realtà di questo tipo. Ora, in seconda battuta, arriva anche una parte del partito popolare italiano (o tutto, non ho ancora capito), che propone l'eliminazione di quattro regioni a statuto speciale, perché per la quinta vi è un problema di carattere internazionale, e non per altro (altrimenti eliminerebbero anche la quinta regione a statuto speciale).

Questo è un dato politico importantissimo, perché dalla discussione di oggi pomeriggio sta emergendo che, almeno per adesso, il gruppo di rinnovamento italiano e sicuramente parte del partito popolare italiano (a cui peraltro gli autonomisti si sono anche collegati nelle ultime elezioni, per cui possono ora piangere sul latte versato) vogliono eliminare le regioni a statuto speciale. Questa è l'ennesima conferma della loro posizione, ma ce ne saranno ancora, lo ripeto e non mi stancherò di dirlo, perché ci saranno altri passaggi nel corso del dibattito parlamentare ad indicare la precisa volontà di eliminare, o tendenzialmente ridurre quanto si può dell'autonomia delle regioni a statuto speciale. Nel bene o nel male, infatti, queste regioni rappresentano l'unica realtà di autonomia che esista al momento, autonomia che invece di aumentare secondo loro bisogna diminuire. Questo è un segnale, un doppio segnale che arriva oggi e che vi assicuro arriverà anche in futuro (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*).

Da ultimo, voglio sottolineare ancora una volta, per chi prima non mi avesse capito o ascoltato, che il filo conduttore per eliminare l'autonomia, passando per l'eliminazione delle regioni a statuto speciale, sta tessendosi, sta andando avanti. Questa è la realtà. L'unica cosa positiva è che finalmente alcuni partiti rispetto ad altri, anche della maggioranza, se non altro hanno il coraggio — e di questo va dato atto — di dire come stanno le cose, cioè di dire che sono contro l'autonomia. Per adesso, ci sono rinnovamento italiano e il PPI, ma in prosieguo forse si aggiungerà qualcun'altro.

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

NATALE D'AMICO. Ovviamente, non siamo contro le autonomie, siamo per un'applicazione seria del principio di sussidiarietà. Abbiamo già deciso che le funzioni pubbliche sono attribuite a comuni, province, regioni e Stato sulla base dei principi di sussidiarietà e differenziazione. Sussidiarietà, lo dico a Fontan, vuol dire che ciascuna decisione viene assunta al livello più basso compatibile con la sua natura. La nostra posizione è di provare a formulare un articolo 58 nel quale affidiamo allo Stato solo competenze che, per la loro natura, non possono essere affidate ai livelli più bassi. Allora, mi chiedo: come facciamo ad immaginare spazi per autonomie speciali se applichiamo il principio di sussidiarietà? Io temo che bocciando questo emendamento in sostanza negheremmo il principio di sussidiarietà.

L'onorevole Tassone ha continuato a dire per ben due volte che non ha compreso questa posizione. Essa è la posizione dei federalisti in tutto il mondo, salvo la Spagna (e anche in Spagna c'è un dibattito intenso su questo); è la posizione che ha portato alla Costituzione federale degli Stati Uniti. Quindi, sostenere che non si comprende questa posizione lo trovo davvero, questo sì, incomprensibile.

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

MARCO BOATO. Presidente, io credo che, sia pure rapidissimamente, occorra sdrammatizzare questo tipo di discussione, anche da una buona dose di demagogia che c'è stata da parte di qualche collega.

Qualche collega poco fa ha detto che non è chiaro cosa sia questo articolo. Il primo comma, l'unico che finora abbiamo esaminato, contiene solo l'elenco delle venti regioni; l'unica cosa su cui abbiamo inciso oggi è la doppia denominazione delle regioni Trentino-Alto Adige e Valle d'Aosta.

Il secondo comma, quello che stiamo esaminando in questo momento, è la conferma delle cinque autonomie speciali. Si è accesa la discussione prima sull'emendamento D'Amico e ora su questo del collega Palma: il primo voleva sopprimerle, quello del collega Palma manterrebbe solo quella del Trentino-Alto Adige. Io propongo di votare contro l'emendamento Palma 57.22, perché, anche se afferma la specialità del Trentino-Alto Adige, sostituendo l'intero comma sopprime le altre quattro.

Credo che bisognerebbe sdrammatizzare questa discussione, anche da parte del collega Fontan; il tipo di attacchi strumentali che sono stati mossi a chi, lecitamente, ha esposto posizioni diverse dalle mie, non mi pare corretto.

Il terzo comma — lo vedremo domani — prevede l'assetto tripolare dell'autonomia del Trentino-Alto Adige. Il quarto comma — lo vedremo dopo l'articolo 58 — prevede le procedure attraverso cui altre regioni potranno, se lo chiederanno, accedere alle specialità.

Quindi, non c'è affatto confusione ed è molto semplice. Il voto che stiamo per dare e che auspico sia negativo confermerà il secondo comma, che è quello che prevede il riconoscimento delle cinque autonomie speciali che storicamente sono state riconosciute nel nostro paese. Cancellarle creerebbe più problemi di quanto

comporti il mantenerle, sia pure in un contesto costituzionale che sarà profondamente diverso e che, diversamente da quello che dice la lega, sarà di crescita di tutti i poteri autonomistici nel nostro paese.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Palma 57.22, non accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i>	339
<i>Votanti</i>	338
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	170
<i>Hanno votato sì</i>	20
<i>Hanno votato no</i> .	318).

ANTONINO MANGIACAVALLO. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONINO MANGIACAVALLO. Leggendo l'elenco degli emendamenti all'articolo 57 ho scoperto che c'è anche la mia firma. Essendosi trattato di un equivoco, chiedo espressamente che venga cancellata la mia firma dall'emendamento D'Amico 57.9. La ringrazio.

PRESIDENTE. Ne prendo atto, onorevole Mangiacavallo.

Il seguito del dibattito è rinviato alla seduta di domani, che avrà inizio alle ore 9.

Approvazione in Commissione.

PRESIDENTE. Comunico che nella riunione di oggi, giovedì 2 aprile 1998, in sede legislativa, della III Commis-

sione permanente (Affari esteri), è stato approvato il seguente disegno di legge:

« S. 2911 – Proroga dell'efficacia di disposizioni riguardanti il Ministero degli affari esteri » *(approvato dalla III Commissione permanente del Senato)* (4523).

Per la risposta a strumenti del sindacato ispettivo (ore 20,50).

ANTONINO LO PRESTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONINO LO PRESTI. Signor Presidente, desidero sollecitare la risposta ad un'interrogazione che ho presentato ai primi di marzo al Presidente del Consiglio dei ministri, avente per oggetto il finanziamento che ha ricevuto il film « *Totò che visse due volte* ».

L'interrogazione è ancora attuale e meriterebbe una risposta immediata in considerazione del fatto che questa pellicola è stata ritirata dalle sale cinematografiche per mancanza di pubblico. Vorremmo quindi avere una spiegazione urgente sul motivo del finanziamento.

FRANCESCO FINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCESCO FINO. Signor Presidente, desidero sollecitare la risposta ad una mia interrogazione che ho presentato il 5 marzo 1997 (la n. 4-8114), nella quale chiedevo di poter conoscere un finanziamento comunitario che il comune di Cerisano aveva avuto per l'insediamento di una scuola di artigianato in un antico palazzo.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PIERLUIGI PETRINI (ore 20,52).

FRANCESCO FINO. Ora non si sa che fine abbia fatto, anzi si ha notizia che questo palazzo abbia subito uno scempio edilizio.

Desidero inoltre sollecitare la risposta all'interrogazione n. 4-14212 presentata lo scorso 3 dicembre, concernente il problema degli operai idraulico-forestali calabresi, ossia lo sblocco del *turn over* previsto dalla legge n. 442 del 1984. Ora sembra che il Governo abbia dei contatti con la regione e con i sindacati e che nonostante le reiterate richieste continui ad escludere una parte delle organizzazioni sindacali autonome che pure rappresentano una notevole parte degli stessi lavoratori.

CARLO PACE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARLO PACE. Onorevole Presidente, il 15 luglio dell'anno scorso ebbi a presentare l'interrogazione che reca il n. 5-02794 con la quale chiedevo di conoscere se un determinato atto compiuto dall'ENEL fosse esplicita manifestazione di gestione avventata o se invece rappresentasse cosa pregiudizievole della correttezza e trasparenza nella procedura di individuazione del terzo gestore.

Avvicinandosi il momento della gara, forse sarebbe il caso che il Governo mostrasse sensibilità nel dare risposta a questa interrogazione.

LUCA VOLONTÈ. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCA VOLONTÈ. Signor Presidente, intervengo per un sollecito. Come ho già fatto in altre occasioni — ormai da mesi — desidero sollecitare la Presidenza del Consiglio e in particolare del Vicepresidente Veltroni a rispondere ad un'interrogazione sull'IMAI (Istituto mutualistico

autori, interpreti ed esecutori), che, rispettivamente, da giugno e da settembre del 1996, attendono un « grazioso » cenno dal Vicepresidente.

AMEDEO MATACENA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AMEDEO MATACENA. Presidente, anch'io desidero sollecitare la risposta ad una interrogazione, rivolta al ministro di grazia e giustizia e al ministro dell'interno in particolare, che reca la mia firma e che ho presentato ormai da diverso tempo ma che giace in attesa di un « cenno di vita ».

PRESIDENTE. La Presidenza prende atto delle richieste che sono state formulate dai colleghi e solleciterà il Governo.

Ricordo ai colleghi che alle 15 di domani ci sarà lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata.

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Venerdì 3 aprile 1998, alle 9:

1. — *Seguito della discussione del progetto di legge costituzionale:*

Revisione della parte seconda della Costituzione (3931).

— *Relatori:* D'Alema, *Presidente;* senatore D'Onofrio, *sulla forma di Stato,* senatore Salvi, *sulla forma di governo e sulle pubbliche amministrazioni,* senatrice Dentamaro, *sul Parlamento e le fonti normative,* Boato, *sul sistema delle garanzie.* *Relatore di minoranza:* Armando Cossutta.

2. — Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata.

La seduta termina alle 20,55.

ERRATA CORRIGE

Nel resoconto stenografico della seduta del 1° aprile 1998, nella comunicazione relativa al programma dei lavori per il periodo 14 aprile-3 luglio 1998, a pagina

109, prima colonna, quarta riga, le parole « giovedì 4 e venerdì 5 giugno » si intendono sostituite dalle parole « giovedì 4, nel pomeriggio, e venerdì 5 giugno ».

*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 22,30.*