

RESOCONTO

SOMMARIO E STENOGRAFICO

416.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 1° OTTOBRE 1998

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **PIERLUIGI PETRINI**

INDICE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>	V-XIII
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	1-111

	PAG.		PAG.
Missioni	1	Sales Isaia, <i>Sottosegretario per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica</i>	7
Interpellanze urgenti (Svolgimento)	1	(<i>Misure di sostegno alle famiglie per le spese scolastiche</i>)	9
(<i>Costituzione di organismi per la tutela della sicurezza dei minori</i>)	1	Marengo Lucio (AN)	11
Pepe Mario (PD-U)	6	Masini Nadia, <i>Sottosegretario per la pubblica istruzione</i>	9
Turco Livia, <i>Ministro per la solidarietà sociale</i>	1	(<i>Individuazione delle mansioni usuranti</i>)	12
(<i>Ingresso della Deutsche Bank nel capitale della Comit</i>)	7	Cordoni Elena Emma (DS-U)	12, 13
Nesi Nerio (RC-PRO)	8	Gasparrini Federica, <i>Sottosegretario per il lavoro e la previdenza sociale</i>	12

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; rinnovamento italiano: RI; unione democratica per la Repubblica: UDR; misto: misto; misto-centro cristiano democratico: misto-CCD; misto-socialisti democratici italiani: misto-SDI; 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.
<i>(La seduta, sospesa alle 10,05, è ripresa alle 10,15)</i>	13	Ronchi Edo, <i>Ministro dell'ambiente</i>	49
Disegno di legge: Piano soppressione passaggi a livello (approvato dal Senato) (A.C. 5128) (Discussione e approvazione con modificazioni)	13	Scalia Massimo (misto-verdi-U), <i>Relatore</i> .	47
<i>(Contingentamento tempi discussione generale — A.C. 5128)</i>	13	Preavviso di votazioni elettroniche	52
Presidente	13	<i>(La seduta, sospesa alle 13,45, è ripresa alle 14,30)</i>	52
<i>(Discussione sulle linee generali — A.C. 5128)</i> .	14	Missioni (Alla ripresa pomeridiana)	52
Presidente	14	Petizioni (Annunzio)	52
Ciapusci Elena (LNIP)	23	Trasferimento in sede legislativa dei progetti di legge nn. 1846-D, 4486, 5157, 3496 e 4989	53
Giardiello Michele (DS-U), <i>Relatore</i>	14	Ripresa discussione — A.C. 5128	54
Mammola Paolo (FI)	18	<i>(Contingentamento tempi seguito esame — A.C. 5128)</i>	54
Merlo Giorgio (PD-U)	27	Presidente	54
Panattoni Giorgio (DS-U)	16	<i>(Esame articoli — A.C. 5128)</i>	55
Savarese Enzo (AN)	28	Presidente	55
Soriero Giuseppe, <i>Sottosegretario per i trasporti e la navigazione</i>	16	<i>(Esame articolo 1 — A.C. 5128)</i>	55
<i>(Repliche del relatore e del Governo — A.C. 5128)</i>	30	Presidente	55
Presidente	30	Boghetta Ugo (RC-PRO)	56
Giardiello Michele (DS-U), <i>Relatore</i>	30	Ciapusci Elena (LNIP)	55, 57
Soriero Giuseppe, <i>Sottosegretario per i trasporti e la navigazione</i>	30	Franz Daniele (AN)	55
Disegno di legge: Nuovi interventi in campo ambientale (approvato dalla Camera e modificato dal Senato) (A.C. 4792-B) (Discussione)	34	Giardiello Michele (DS-U), <i>Relatore</i>	55
<i>(Contingentamento tempi discussione generale — A.C. 4792-B)</i>	34	Mammola Paolo (FI)	56
Presidente	34	Manziona Roberto (UDR)	55
<i>(Discussione sulle linee generali — A.C. 4792-B)</i>	34	Montecchi Elena, <i>Sottosegretario per i rapporti con il Parlamento</i>	56
Presidente	34	Savarese Enzo (AN)	56
Bianchi Vincenzo (FI)	36	Vito Elio (FI)	56
Calzolaio Valerio, <i>Sottosegretario per l'ambiente</i>	36	<i>(Esame articolo 2 — A.C. 5128)</i>	57
Galdelli Primo (RC-PRO)	46	Presidente	57
Gerardini Franco (DS-U)	43	<i>(Esame articolo 3 — A.C. 5128)</i>	57
Pittino Domenico (LNIP)	40	Presidente	57
Scalia Massimo (misto-verdi-U), <i>Relatore</i> .	34	Boghetta Ugo (RC-PRO)	62
Turroni Sauro (misto-verdi-U)	38	Bosco Rinaldo (LNIP)	58, 59, 66
<i>(Repliche del relatore e del Governo — A.C. 4792-B)</i>	47	Ciapusci Elena (LNIP)	70
Presidente	47	Di Bisceglie Antonio (DS-U)	67
		Di Luca Alberto (FI)	61, 67, 68, 69
		Giardiello Michele (DS-U), <i>Relatore</i>	58, 68
		Giorgetti Giancarlo (LNIP)	69
		Mammola Paolo (FI)	58, 63, 69
		Menia Roberto (AN)	60, 67
		Niccolini Gualberto (FI)	65, 71

	PAG.		PAG.
Panattoni Giorgio (DS-U)	64	Disegno di legge: Delega per la razionalizzazione del servizio sanitario nazionale (approvato dalla Camera e modificato dal Senato) (A.C. 4230-B) (Discussione)	87
Savarese Enzo (AN)	58, 65, 68, 69	(Contingentamento tempi discussione generale — A.C. 4230-B)	87
Soriero Giuseppe, <i>Sottosegretario per i trasporti e la navigazione</i>	58, 59, 64, 67	Presidente	87
(Esame articolo 4 — A.C. 5128)	72	(Discussione di una pregiudiziale — A.C. 4230-B)	87
Presidente	72	Presidente	87
Armani Pietro (AN)	73	Cè Alessandro (LNIP)	87
Bosco Rinaldo (LNIP)	72	Conti Giulio (AN)	91
Ciapusci Elena (LNIP)	72	Fioroni Giuseppe (PD-U)	90
Di Luca Alberto (FI)	73	Massidda Piergiorgio (FI)	90
Giardiello Michele (DS-U), <i>Relatore</i>	72	Tremaglia Mirko (AN)	93
Soriero Giuseppe, <i>Sottosegretario per i trasporti e la navigazione</i>	72	Dichiarazione di urgenza della proposta di legge n. 4504	93
(Esame ordini del giorno — A.C. 5128)	74	Presidente	93
Presidente	74	Per un richiamo al regolamento	93
Bocchino Italo (AN)	75	Presidente	94
Calzavara Fabio (LNIP)	76, 78	Calderisi Giuseppe (FI)	93
Caruso Enzo (AN)	77, 78	Sull'ordine dei lavori e per la risposta a strumenti del sindacato ispettivo	95
Ciapusci Elena (LNIP)	76, 78	Presidente	95, 96
Garra Giacomo (FI)	76, 77	Fei Sandra (AN)	95
Giardiello Michele (DS-U), <i>Relatore</i>	74	Marinacci Nicandro (UDR)	95
Mammola Paolo (FI)	75, 77	(La seduta, sospesa alle 17,40, è ripresa alle 18)	96
Savarese Enzo (AN)	77	Esposizione economico-finanziaria ed esposizione relativa al bilancio di previsione ..	96
Soriero Giuseppe, <i>Sottosegretario per i trasporti e la navigazione</i>	74, 75, 76	Presidente	96
Taborelli Mario Alberto (FI)	76	Ciampi Carlo Azeglio, <i>Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica</i>	97
(Dichiarazioni di voto finale — A.C. 5128) .	80	Ordine del giorno della seduta di domani .	107
Presidente	80	Tabella citata dal sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione, Giuseppe Soriero, in sede di replica (A.C. 5128) ...	108
Bocchino Italo (AN)	83	<i>ERRATA CORRIGE</i>	109
Boghetta Ugo (RC-PRO)	85	Votazioni elettroniche (Schema) <i>Votazioni</i> .	I-XX
Ciapusci Elena (LNIP)	81		
Di Luca Alberto (FI)	80		
Panattoni Giorgio (DS-U)	83		
Rogna Sergio (PD-U)	85		
Stajano Ernesto (RI)	86		
Tarditi Vittorio (FI)	85		
Volontè Luca (UDR)	82		
(Coordinamento — A.C. 5128)	86		
Presidente	86		
(Votazione finale e approvazione — A.C. 5128) .	86		
Presidente	86		

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.

RESOCONTO SOMMARIO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PIERLUIGI PETRINI

La seduta comincia alle 9.

La Camera approva il processo verbale della seduta di ieri.

Missioni.

PRESIDENTE comunica che i deputati complessivamente in missione sono ventotto.

Svolgimento di interpellanze urgenti.

MARIO PEPE rinuncia ad illustrare l'interpellanza Bressa n. 2-01394, vertente sulla costituzione di organismi per la tutela della sicurezza dei minori.

LIVIA TURCO, *Ministro per la solidarietà sociale*, dà conto degli strumenti legislativi già operanti e delle risorse stanziare per la tutela dell'infanzia, sottolineando l'esigenza di sviluppare su tutto il territorio nazionale una rete di servizi, di concerto con le amministrazioni locali e le associazioni di volontariato interessate. Ricorda che anche il Ministero dell'interno ha assunto iniziative per la tutela dei minori ed annuncia che al più presto il Governo proporrà l'istituzione del Garante dei minori.

MARIO PEPE prende atto con soddisfazione dell'organica risposta del Ministro ed auspica la predisposizione di un « Progetto bambini » che coinvolga in modo sinergico regioni, altri enti locali e scuole.

NERIO NESI rinuncia ad illustrare l'interpellanza Diliberto n. 2-01395, concernente l'ingresso della Deutsche Bank nel capitale della Comit.

ISAIA SALES, *Sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica*, premesso che il Governo ha approfondito le conseguenze che potrebbero derivare dall'acquisto di azioni della Comit da parte della Deutsche Bank, rileva che finora l'ingresso di soggetti stranieri nel sistema bancario italiano è avvenuto in modo equilibrato.

NERIO NESI, nel giudicare sorprendente la risposta eccessivamente riduttiva del sottosegretario, lamenta la scarsa attenzione del Governo nei confronti della crescente penetrazione tedesca nel sistema bancario italiano e paventa il rischio di « colonizzazione » del nostro paese.

LUCIO MARENGO rinuncia ad illustrare la sua interpellanza n. 2-01398, concernente misure di sostegno alle famiglie per le spese scolastiche.

NADIA MASINI, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*, dà conto degli indirizzi impartiti dal Ministero al fine di rendere meno gravoso l'onere derivante dall'acquisto dei libri scolastici ed assicura l'impegno del Governo per una nuova disciplina del settore.

LUCIO MARENGO si dichiara insoddisfatto della risposta, che si limita ad una mera enunciazione di prospettiva e non indica interventi concreti per aiutare le famiglie monoreddito, soprattutto del Mezzogiorno.

ELENA EMMA CORDONI illustra l'interpellanza Mussi n. 2-01399, vertente sull'individuazione delle mansioni usuranti.

FEDERICA GASPARRINI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*, fa presente che la commissione tecnico-scientifica, all'uopo costituita, ha concluso i suoi lavori ed il prossimo 16 ottobre presenterà la bozza di decreto nel quale saranno indicati i criteri, dei quali dà conto, per il riconoscimento delle mansioni particolarmente usuranti.

ELENA EMMA CORDONI si dichiara soddisfatta della risposta, che fornisce una indicazione chiara alle categorie di lavoratori interessate al decreto sulle mansioni usuranti.

PRESIDENTE sospende brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 10,05, è ripresa alle 10,15.

**Discussione del disegno di legge S. 3237:
Piano soppressione passaggi a livello
(approvato dal Senato) (5128).**

PRESIDENTE comunica l'organizzazione dei tempi per il dibattito (*vedi resoconto stenografico pag. 13*).

Dichiara aperta la discussione sulle linee generali.

MICHELE GIARDIELLO illustra il contenuto del provvedimento, teso ad incrementare il livello di sicurezza del trasporto ferroviario, oltre che a migliorare gli *standard* di efficienza ed economicità della gestione: ne auspica quindi una sollecita approvazione.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*, avverte che il Governo si riserva di intervenire in replica.

PRESIDENTE constata l'assenza del deputato Savarese, iscritto a parlare; si intende che vi abbia rinunciato.

GIORGIO PANATTONI osserva che gli interventi previsti dal provvedimento, del quale auspica l'approvazione, si inseriscono nel più generale quadro di modernizzazione: la soppressione dei passaggi a livello potrà dare un contributo decisivo al miglioramento della sicurezza del trasporto ferroviario, oltre che alla sua efficienza.

PAOLO MAMMOLA pur giudicando con favore le finalità sottese all'originario testo del disegno di legge, ritiene non condivisibili le scelte operate dal Governo in ordine alle linee ferroviarie da potenziare; ribadisce, in particolare, l'opposizione alla previsione di interventi da realizzare in territorio sloveno.

ELENA CIAPUSCI ricordato che il gruppo della lega nord aveva da tempo sollecitato l'adozione di un piano per la soppressione di passaggi a livello e per il potenziamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza (segnatamente, il collegamento con Malpensa), osserva che il provvedimento, sul quale il giudizio non può essere positivo, non delinea un'efficiente sistema dei trasporti.

GIORGIO MERLO nel sottolineare che l'obiettivo perseguito dal disegno di legge è legato all'elevamento dei livelli di sicurezza e degli *standard* di efficienza ed economicità della gestione, auspica la rapida conclusione dell'*iter* parlamentare.

PRESIDENTE constata l'assenza del deputato Volontè, iscritto a parlare; si intende che vi abbia rinunciato.

Avverte che consentirà ora eccezionalmente al deputato Savarese di intervenire, ancorché ne abbia in precedenza constatato l'assenza.

ENZO SAVARESE rileva che il testo originario del disegno di legge è stato modificato con l'introduzione di norme

disomogenee; la posizione del gruppo di alleanza nazionale sarà di non opposizione.

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione sulle linee generali.

MICHELE GIARDIELLO nel ringraziare i colleghi per il contributo fornito, ribadisce l'esigenza di realizzare le opere previste dal provvedimento, del quale raccomanda una sollecita approvazione.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*, osserva che l'approvazione definitiva del provvedimento, che raccomanda all'Assemblea, consentirà di impiegare le risorse stanziare per il perseguimento di obiettivi strategici, anche in riferimento ai collegamenti ferroviari per l'aeroporto intercontinentale di Malpensa ed all'ammodernamento delle tratte ferroviarie in territori sloveno.

PRESIDENTE rinvia al prosieguo della seduta il seguito del dibattito.

**Discussione del disegno di legge S. 3499:
Nuovi interventi in campo ambientale
(approvato dalla Camera e modificato
dal Senato) (4792-B).**

PRESIDENTE comunica l'organizzazione dei tempi per il dibattito (*vedi resoconto stenografico pag. 34*).

Dichiara aperta la discussione sulle linee generali delle modificazioni introdotte dal Senato.

MASSIMO SCALIA, *Relatore*, ricordati i principali obiettivi del provvedimento, del quale raccomanda una rapida approvazione anche al fine di non disperdere le cospicue risorse stanziare, si rimette alla relazione svolta in Commissione per quanto attiene alle modifiche introdotte dal Senato.

VALERIO CALZOLAIO, *Sottosegretario di Stato per l'ambiente*, concordando con il

relatore, avverte che il Governo si riserva di intervenire eventualmente in replica.

VINCENZO BIANCHI osserva che le modifiche introdotte dal Senato, ispirate a logiche spartitarie interne alla maggioranza, peggiorano un testo sul quale forza Italia aveva peraltro già espresso un giudizio critico, che conferma annunciando un voto contrario.

SAURO TURRONI pur esprimendo preoccupazione per le modifiche introdotte dal Senato, dettate soprattutto dalla volontà di difendere interessi localistici, sottolinea la necessità di approvare un provvedimento che comunque presenta aspetti positivi.

DOMENICO PITTINO rilevato che il provvedimento, del quale denuncia l'ispirazione centralista, introduce modifiche parziali e spesso inadeguate al cosiddetto decreto Ronchi, ribadisce la contrarietà del gruppo della lega nord.

FRANCO GERARDINI pur esprimendo riserva su alcune modifiche introdotte dal Senato, ritiene che il provvedimento rappresenti un importante passo in avanti nell'affermazione di nuove e più efficaci politiche ambientali.

PRESIDENTE constata l'assenza del deputato Marinacci, iscritto a parlare; si intende che vi abbia rinunciato.

PRIMO GALDELLI pur preannunciando un non convinto voto favorevole, stigmatizza la tendenza a dilatare l'ambito di intervento dei provvedimenti legislativi.

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione sulle linee generali delle modificazioni introdotte dal Senato.

MASSIMO SCALIA, *Relatore*, pur condividendo in larga parte le critiche aventi ad oggetto le modifiche introdotte dal Senato, invita find'ora i proponenti a

ritirare gli emendamenti presentati affinché il provvedimento possa essere approvato entro oggi.

EDO RONCHI, *Ministro dell'ambiente*, sottolinea che il provvedimento stanziava risorse per lo sviluppo delle politiche ambientali, ne raccomanda l'approvazione già nella giornata odierna, senza ulteriori modificazioni.

PRESIDENTE rinvia al prosieguo della seduta il seguito del dibattito.

Preavviso di votazioni elettroniche.

PRESIDENTE avverte che decorrono da questo momento i termini regolamentari di preavviso per eventuali votazioni elettroniche.

Sospende la seduta fino alle 14,30.

La seduta, sospesa alle 13,45, è ripresa alle 14,30.

Missioni.

PRESIDENTE comunica che i deputati complessivamente in missione alla ripresa pomeridiana della seduta sono trentadue.

Annunzio di petizioni.

MAURO MICHIELON, *Segretario*, dà lettura del sunto delle petizioni pervenute alla Presidenza.

Trasferimento in sede legislativa dei progetti di legge nn. 1846-D, 4486, 5157, 3496, 4989.

La Camera approva il trasferimento in sede legislativa del disegno di legge n. 1846-D, approvato dalla Camera, modificato dal Senato, modificato dalla II Commissione della Camera ed ulteriormente modificato dalla II Commissione del Senato e della proposta di legge n. 4486; del

disegno di legge n. 5157, approvato dalla VII Commissione del Senato; della proposta di legge n. 3496, nonché del disegno di legge n. 4989.

Si riprende la discussione del disegno di legge n. 5128.

PRESIDENTE ricorda che nella parte antimeridiana della seduta si sono svolte la discussione generali e le repliche.

Comunica l'organizzazione dei tempi per il seguito del dibattito (*vedi resoconto stenografico pag. 54*).

Passa all'esame degli articoli del disegno di legge e degli emendamenti presentati.

Comunica il parere espresso dalla Commissione bilancio (*vedi resoconto stenografico pag. 55*).

Passa quindi all'esame dell'articolo 1 e degli emendamenti ad esso riferiti.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*, invita al ritiro dell'emendamento Ciapusci 1. 1 ed esprime parere contrario sull'emendamento Ciapusci 1. 2.

ELENA MONTECCHI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*, si associa.

ELENA CIAPUSCI ritira il suo emendamento 1. 1 e raccomanda l'approvazione del suo emendamento 1. 2.

ELIO VITO chiede la votazione nominale.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Ciapusci 1. 2.

UGO BOGHETTA dichiara voto favorevole sull'articolo 1 e stigmatizza la decisione del prefetto di Roma di precettare i dipendenti dell'Azienda di trasporto che avevano proclamato uno sciopero.

ENZO SAVARESE dichiara che anche alleanza nazionale stigmatizza il provvedimento di precettazione del servizio pubblico di trasporto locale di Roma.

PAOLO MAMMOLA dichiara il voto favorevole del gruppo di forza Italia sull'articolo 1.

ELENA CIAPUSCI dichiara che il gruppo della lega nord valuta positivamente l'articolo 1, pur permanendo talune perplessità.

La Camera, con votazioni elettroniche, approva l'articolo 1 e, quindi, l'articolo 2, al quale non sono riferiti emendamenti.

PRESIDENTE passa all'esame dell'articolo 3 e degli emendamenti ad esso riferiti.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*, invita a ritirare gli emendamenti da Menia 3.1 a Menia 3.4, nonché l'emendamento Mammola 3.7, ed a trasferirne il contenuto in ordini del giorno; esprime parere contrario sui restanti emendamenti.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*, si associa.

PRESIDENTE avverte che gli emendamenti Menia da 3.1 a 3.4 e Menia da 3.9 a 3.12 sono tutti volti a concedere contributi alle ferrovie dello Stato per interventi a favore della rete ferroviaria del Friuli Venezia-Giulia. Chiamerà pertanto l'Assemblea a pronunciarsi su tale principio; in caso di reiezione, si intenderanno respinti tutti gli emendamenti recanti la medesima espressione.

RINALDO BOSCO raccomanda l'approvazione del suo emendamento 3.15

PAOLO MAMMOLA chiede al Governo chiarimenti in ordine alla ripartizione delle risorse sul territorio nazionale.

ENZO SAVARESE si associa.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*, chiarisce che obiettivo primario è quello del potenziamento degli itinerari ferro-

viari internazionali, senza concentrare le risorse per gli interventi localizzati nel meridione; invita pertanto il deputato Bosco a ritirare il suo emendamento.

RINALDO BOSCO non aderisce all'invito a ritirare il suo emendamento 3. 15.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Bosco 3. 15.

ROBERTO MENIA, nel raccomandare l'approvazione del suo emendamento 3. 5, soppressivo del comma 2, sottolinea l'inopportunità di stanziare fondi per il sistema ferroviario sloveno; ritira i suoi emendamenti 3. 1, 3. 2, 3. 3, 3. 4, 3. 9, 3. 10, 3. 11, 3. 12 nonché l'emendamento Bocchino 3. 13.

ALBERTO DI LUCA raccomanda l'approvazione del suo emendamento 3. 16.

UGO BOGHETTA contesta le dichiarazioni rese dai deputati Menia e Di Luca.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge gli identici emendamenti Menia 3. 5 e Di Luca 3. 16.

PAOLO MAMMOLA raccomanda l'approvazione del suo emendamento 3. 7.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*, nel ribadire la contrarietà all'emendamento Mammola 3. 7, conferma l'impegno del governo per accelerare il potenziamento complessivo della rete ferroviaria italiana; invita pertanto al ritiro dell'emendamento Mammola 3. 7.

GIORGIO PANATTONI ribadisce gli aspetti positivi della normativa di cui al comma 2 dell'articolo 3.

ENZO SAVARESE dichiara il voto favorevole del gruppo di alleanza nazionale sull'emendamento Mammola 3. 7.

GUALBERTO NICCOLINI giudica allucinante che si proceda nella realizzazione del progetto del quale beneficerà la Slovenia prima ancora di risolvere situazioni di isolamento tuttora persistenti sul territorio nazionale.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Mammola 3. 7.

RINALDO BOSCO raccomanda l'approvazione del suo emendamento 3. 14.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*, dà conto delle opere in corso di realizzazione nella tratta Monfalcone Trieste.

ALBERTO DI LUCA ribadisce l'opportunità di investire preventivamente in infrastrutture sul territorio italiano.

ROBERTO MENIA dichiara il voto favorevole del gruppo di alleanza nazionale sull'emendamento Bosco 3.14.

ANTONIO DI BISCEGLIE ribadisce la contrarietà all'emendamento Bosco 3.4.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Bosco 3. 14.

ALBERTO DI LUCA raccomanda l'approvazione del suo emendamento 3. 17.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*, invita al ritiro dell'emendamento Di Luca 3. 17.

ENZO SAVARESE dichiara il voto favorevole del gruppo di alleanza nazionale sull'emendamento Di Luca 3. 17.

GIANCARLO GIORGETTI dichiara il voto favorevole del gruppo della lega nord sull'emendamento di Luca 3. 17.

ALBERTO DI LUCA non accetta l'invito al ritiro del suo emendamento 3. 17.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Di Luca 3. 17.

ENZO SAVARESE dichiara il voto contrario del gruppo di alleanza nazionale sull'articolo 3.

PAOLO MAMMOLA dichiara il voto contrario del gruppo di forza Italia sull'articolo 3.

ELENA CIAPUSCI dichiara il voto contrario del gruppo della lega nord sull'articolo 3.

GUALBERTO NICCOLINI, parlando in dissenso, preannunzia che non prenderà parte alla votazione sull'articolo 3.

La Camera, con votazione nominale elettronica, approva l'articolo 3.

PRESIDENTE passa all'esame dell'articolo 4 e dell'unico emendamento ad esso riferito.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*, esprime parere contrario sull'emendamento Ciapusci 4. 1.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*, si associa.

RINALDO BOSCO raccomanda l'approvazione dell'emendamento Ciapusci 4. 1.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Ciapusci 4.1.

ELENA CIAPUSCI dichiara il voto favorevole della lega nord sull'articolo 4.

PIETRO ARMANI dichiara il voto favorevole del gruppo di alleanza nazionale sull'articolo 4.

ALBERTO DI LUCA dichiara il voto favorevole del gruppo di forza Italia.

La Camera, con votazione nominale elettronica, approva l'articolo 4.

PRESIDENTE passa all'esame degli ordini del giorno presentati.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*, accetta gli ordini del giorno Mammola n. 2, Bosco n. 8, Panattoni n. 9, Garra n. 11, Cappella n. 14 e Boccia n. 15; accetta come raccomandazione gli ordini del giorno Menia n. 1, Anghinoni n. 4, Ciapusci n. 5, Covre n. 6, Fontanini n. 7, Calzavara n. 12 e Caruso n. 16; non accoglie gli ordini del giorno Chincarinini n. 3, Taborelli n. 10 e Fontan n. 13.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*, ricorda che nell'ordine del giorno Menia n. 1 è stato trasfuso un emendamento del gruppo di alleanza nazionale, ritirato in Commissione a fronte della disponibilità dichiarata dal Ministro ad accogliere l'ordine del giorno stesso.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*, lo accetta, purché non sia considerata vincolante la cifra in esso indicata.

ITALO BOCCHINO ricorda che la cifra indicata nell'ordine del giorno Menia n. 1 era stata preventivamente convenuta con il ministro Burlando.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*, accetta l'ordine del giorno Menia n. 1.

PAOLO MAMMOLA chiede chiarimenti in riferimento all'ordine del giorno Panattoni n. 9, accettato dal Governo, vista la formulazione generica del testo.

GIACOMO GARRA auspica che il Governo assolva agli impegni assunti con l'accoglimento del suo ordine del giorno n. 11.

FABIO CALZAVARA insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 12, del quale raccomanda l'approvazione.

ELENA CIAPUSCI ribadendo la richiesta di impegno contenuta nel suo ordine del giorno n. 5, auspica che il Governo faccia seguire interventi concreti.

ENZO CARUSO insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 16.

la Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli ordini del giorno Chincarinini n. 3, Anghinoni n. 4, Taborelli n. 10, Calzavara n. 12, Fontan n. 13 e Caruso n. 16.

PRESIDENTE passa alle dichiarazioni di voto sul provvedimento nel suo complesso.

ALBERTO DI LUCA, nel confermare le critiche al provvedimento in esame, dichiara l'astensione del gruppo di forza Italia.

ELENA CIAPUSCI dichiara l'astensione del gruppo della lega nord, non condividendo la destinazione di investimenti alla Slovenia.

LUCA VOLONTÈ, pur esprimendo perplessità sulla norma che destina risorse alla realizzazione di infrastrutture in Slovenia, dichiara il voto favorevole del gruppo dell'UDR.

GIORGIO PANATTONI, giudicando il provvedimento un importante passo in avanti, dichiara il voto favorevole del gruppo dei democratici di sinistra-l'Ulivo.

ITALO BOCCHINO dichiara l'astensione del gruppo di alleanza nazionale, che condivide gli obiettivi perseguiti con l'articolo 4 del provvedimento, ma non quanto previsto dell'articolo 3.

SERGIO ROGNA dichiara il voto favorevole del gruppo dei popolari e democratici-l'Ulivo.

UGO BOGHETTA dichiara il voto favorevole del gruppo di rifondazione comunista-progressisti.

VITTORIO TARDITI, a titolo personale, dichiara voto contrario.

ERNESTO STAJANO dichiara il voto favorevole del gruppo di rinnovamento italiano su un provvedimento finalizzato a migliorare gli *standard* di sicurezza.

La Presidenza è autorizzata al coordinamento formale del testo approvato.

La Camera, con votazione finale elettronica, approva il disegno di legge n. 5128.

**Discussione del disegno di legge S. 3299:
Delega per la razionalizzazione del Servizio sanitario nazionale (approvato dalla Camera e modificato dal Senato) (4230-B).**

PRESIDENTE comunica l'organizzazione dei tempi per il dibattito (*vedi resoconto stenografico pag. 87*).

Avverte che il deputato Cè ha presentato una questione pregiudiziale, preannunziata in Conferenza dei presidenti di gruppo.

ALESSANDRO CÈ illustra la sua questione pregiudiziale.

GIUSEPPE FIORONI, parlando a nome anche degli altri gruppi della maggioranza, giudica priva di fondamento la questione pregiudiziale, stante l'approfondito esame che del provvedimento, del quale sottolinea l'importanza, si è compiuto nelle diverse sedi parlamentari; annunzia pertanto voto contrario.

PIERGIORGIO MASSIDDA contesta la logica sottesa all'attribuzione di deleghe «in bianco» al Governo e ribadisce la posizione critica sulle linee di politica sanitaria dell'Esecutivo.

GIULIO CONTI ribadisce la contrarietà del gruppo di alleanza nazionale ad un provvedimento che opera scelte inaccettabili.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge la questione pregiudiziale.

Dichiarazione di urgenza della proposta di legge n. 4504.

PRESIDENTE avverte che sulla richiesta di urgenza, non essendo stata raggiunta in sede di Conferenza dei presidenti di gruppo la maggioranza dei tre quarti dei componenti la Camera ed essendo la proposta ricompresa nel programma, l'Assemblea è chiamata a deliberare con votazione palese nominale.

La Camera, con votazione nominale elettronica, approva la dichiarazione di urgenza della proposta di legge n. 4504.

Per un richiamo al regolamento.

GIUSEPPE CALDERISI fa presente che il presidente del gruppo di forza Italia ha inviato al Presidente della Camera una richiesta formale in ordine alla valutazione di conformità delle norme contenute nel provvedimento collegato al disegno di legge finanziaria, giudicandole non conformi alle indicazioni previste nella risoluzione approvata in riferimento al documento di programmazione economico-finanziaria; invita pertanto il Presidente ad operare lo stralcio di dette norme, in analogia a quanto previsto dal regolamento in riferimento alla legge finanziaria.

PRESIDENTE, ribadito che la Presidenza può disporre eventuali stralci soltanto con riferimento al disegno di legge finanziaria, assicura che i rilievi formulati dal deputato Calderisi saranno valutati nelle sedi competenti.

Sull'ordine dei lavori e per la risposta a strumenti del sindacato ispettivo.

SANDRA FEI pone una questione relativa alla vendita dei biglietti del Teatro *La Scala*, risultati esauriti prima ancora dell'apertura al pubblico dei botteghini, preannunciando l'eventuale presentazione di uno strumento del sindacato ispettivo.

PRESIDENTE osserva che lo strumento proprio per porre al Governo la questione sollevata è un atto di sindacato ispettivo.

NICANDRO MARINACCI sollecita la risposta ad un atto di sindacato ispettivo da lui presentato; lamenta altresì il notevole ritardo con il quale la Camera sta procedendo alla discussione delle mozioni concernenti il settore agricolo.

PRESIDENTE assicura che interesserà il Governo per la risposta al documento del sindacato ispettivo, rilevando, per il reato, che l'andamento dei lavori parlamentari è definito dalla Conferenza dei presidenti di gruppo.

Sospende la seduta fino alle 18.

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

Esposizione economico-finanziaria ed apposizione relativa al bilancio di previsione.

CARLO AZEGLIO CIAMPI, *Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica*, ricordato che il Paese conosce, dall'inizio degli anni novanta, un ciclo economico meno positivo di quello delle altre grandi economie industriali, ritiene che l'accelerazione non possa essere tale da realizzare nell'anno una crescita superiore all'1,8 per cento; il ritmo previsto consentirebbe di entrare nel 1999 con un effetto di trascinamento dell'1,3 per cento e di mirare a una crescita del 2,5 per cento nel nuovo anno e a un ritmo di espansione medio intorno al 3 per cento annuo nel biennio 2000-2001.

Ricordati altresì «la nuova programmazione» ed il «patto sociale» per l'occupazione e lo sviluppo del Mezzogiorno, richiama le linee della manovra di finanza pubblica: stabilizzazione del rapporto tra avanzo primario e PIL sul valore del 5,5 per cento; riduzione del rapporto tra indebitamento netto e PIL dal 2,6 per cento nel 1998 all'1 per cento nel 2001; riduzione graduale e strutturale del rapporto tra debito pubblico e prodotto interno dal 121,6 per cento del 1997 al 110,9 a fine 2000 e al 107 al termine del triennio.

A fronte di misure mirate vengono introdotte azioni di rafforzamento delle politiche sociali, alle quali si aggiungono gli spazi contributivi coperti con la *carbon tax*. Saranno così operati interventi per infrastrutture di rete e nel patrimonio naturale e culturale, rafforzando gli strumenti della programmazione negoziata e gli incentivi di compensazione, anche per mantenere un divario di costo del lavoro a favore del Sud, per rafforzare ed estendere nel tempo gli sgravi contributivi per nuove assunzioni nel Mezzogiorno ed avviare un riordino del sistema di incentivi al capitale ed al lavoro.

Per tutto ciò è indispensabile stabilità finanziaria, fiducia e convergenza di intenti di imprese, sindacati e parti sociali, tenendo conto del più complesso contesto europeo.

PRESIDENTE ringrazia il ministro.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE comunica l'ordine del giorno della seduta di domani:

Venerdì 2 ottobre 1998, alle ore 9,30.

(Vedi resoconto stenografico pag. 107).

La seduta termina alle 19.

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PIERLUIGI PETRINI

La seduta comincia alle 9.

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 Castellani, Fassino, Giovine, Montecchi e Pinza sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

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

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

**Svolgimento di interpellanze
urgenti (ore 9,10).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze urgenti.

**(Costituzione di organismi
per la tutela della sicurezza dei minori)**

PRESIDENTE. Cominciamo con l'interpellanza Bressa n. 2-01394 (vedi *l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 1*).

L'onorevole Mario Pepe, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di illustrarla.

MARIO PEPE. Rinuncio ad illustrarla e mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il ministro per la solidarietà sociale ha facoltà di rispondere.

LIVIA TURCO, *Ministro per la solidarietà sociale*. Il fatto di cronaca da cui trae spunto l'interpellanza è tra i più gravi che siano mai avvenuti negli ultimi tempi, talmente grave che non credo sia spiegabile, pur avendo io conosciuto direttamente il quartiere di Ostia, con il degrado sociale. Comprendere come mai in complessi familiari e in gruppi sociali si arrivi a vivere la violenza come cosa ovvia e l'abuso di minori come fatto normale non è spiegabile solo con le situazioni di degrado sociale, che certo meritano molta attenzione (in seguito farò cenno ai provvedimenti che il Governo intende adottare); occorre un intervento di ordine culturale profondo che agisca sulla qualità delle relazioni e sia in grado di costruire reti comunitarie significative. Non possiamo, da questo punto di vista, non interrogarci sull'influenza che possono esercitare le immagini di violenza che ogni giorno arrivano nelle case e nelle famiglie a rendere come normale la convivenza con la violenza. Gli interventi, pur necessari, volti ad aumentare l'assistenza sociale, a creare una scuola che funzioni meglio, a prevedere maggiori risorse per le famiglie non sono sufficienti, poiché occorre attivare un lavoro di tipo culturale profondo e di lungo periodo, la cui responsabilità ricade su molti soggetti. Voglio richiamare, a tale proposito, la grave responsabilità che deriva dall'invio di messaggi che presentano come fatto normale la violenza.

L'interpellanza chiede l'impegno del Governo sui temi dell'infanzia e giustamente osserva quanto sia necessario un intervento forte al riguardo. È mia intenzione richiamare qui gli interventi già adottati e quelli che si intendono ancora adottare. Negli ultimi due anni per ben sei volte il Consiglio dei ministri ha discusso dei temi dell'infanzia e ha varato provvedimenti. Ciò dimostra il fortissimo impegno del Governo su questo tema, con particolare riferimento alle situazioni di disagio, degrado, abuso e sfruttamento dei minori. È così iniziato un percorso legislativo e politico — che ha avuto un forte riscontro nel Parlamento che si è impegnato molto in tal senso — reso ancora più difficile per il continuo intrecciarsi di situazioni gravi, come ho prima richiamato, con i modelli di sviluppo economico, sociale e culturale che contraddistinguono la complessa e multiforme realtà della società contemporanea.

È apparso subito chiaro che il primo nodo da affrontare doveva essere quello di coordinare la politica nazionale in materia di infanzia, uscendo dalla logica episodica emergenziale che aveva prevalso ed è per questo che il Governo, con la partecipazione di otto ministeri, ha elaborato, presentandolo nell'aprile 1997, il piano d'azione del Governo che ora, con il concorso delle amministrazioni locali, stiamo realizzando.

È un piano di azione che si presenta come un programma di lavoro fino all'anno 2.000 e che indica gli obiettivi legislativi e gli atti amministrativi, nonché le risorse da stanziare per l'infanzia.

Mi sembra importante in questa sede sottolineare il metodo di lavoro che è stato seguito che, pur risultando certamente faticoso, ha comunque garantito il seguente risultato: mi riferisco al lavoro concertato! Secondo tale metodo quindi non si prevede che ciascuno possa procedere per conto suo, ma che si « mettano in rete » le varie opportunità e le varie iniziative che le singole amministrazioni promuovono.

Un elemento importante di questo metodo di lavoro è il rapporto con gli enti locali, ai quali devo dare atto di una nuova sensibilità su questi temi.

Un altro aspetto importante di questo metodo di lavoro consiste nel confronto con le associazioni di volontariato che operano sui temi dell'infanzia, le quali sono molte, significative e radicate nelle realtà locali!

L'obiettivo prioritario da raggiungere era quello di aumentare il grado di conoscenza sulle reali condizioni dell'infanzia e dell'adolescenza. Questo lavoro di conoscenza è stato molto importante: il primo rapporto sull'infanzia, che abbiamo presentato nel luglio 1996 e che riguardava il quartiere Brancaccio di Palermo (non a caso lì), testimoniava in un modo inequivoco della disparità di opportunità esistente tra i bambini del centro-nord e quelli del Mezzogiorno. Tale rapporto metteva inoltre in risalto la presenza nel nostro paese di un numero molto elevato di bambini e ragazzi che vivono in condizioni di povertà o che sono esposti alle condizioni di povertà. Si parlava inoltre (questo è un dato poi confermato da un rapporto redatto dalla Banca d'Italia) di un milione e 500 mila bambini e ragazzi che vivono esposti al rischio della povertà; e di questi l'80 per cento risiedono nel Mezzogiorno e sono quasi tutti ragazzi e bambini che fanno parte di nuclei familiari numerosi.

A partire da questo dato, abbiamo iniziato un percorso legislativo, di cui qui voglio dare conto in modo minuzioso perché credo che questo sia un mio dovere.

Con il decreto legislativo del 31 marzo 1998, n. 112, recante conferimento di funzioni e di compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali in attuazione del capo primo della legge 15 marzo 1997, è stata prevista l'istituzione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri del fondo nazionale per le politiche sociali. Quest'ultimo si propone di realizzare su tutto il territorio nazionale standard essenziali ed uniformi di prestazioni sociali, che concernono tra l'altro i

diritti dell'infanzia e dell'adolescenza, il sostegno alle famiglie, la prevenzione ed il trattamento delle tossicodipendenze, l'inserimento e l'integrazione dei minori stranieri. Questo fondo per le politiche sociali costituisce un elemento di riforma importante, per due ragioni: in primo luogo, perché da risorse certe per le politiche sociali e dunque per le politiche per l'infanzia; in secondo luogo, perché sollecita la creazione di una rete di servizi per l'infanzia su tutto il territorio nazionale.

Prima ho citato la disparità di opportunità tra i bambini del centro-nord e quelli del Mezzogiorno; ed ora voglio citare pure la forte disparità esistente riguardo agli interventi sociali, sanitari, educativi e formativi e soprattutto al forte disequilibrio con cui sono diffusi sul territorio nazionale i servizi sociali. Questo non riguarda soltanto, tra l'altro, il centro-nord ed il Mezzogiorno, ma anche una grande città come Roma e alcuni suoi quartieri. Poter disporre di uno strumento che consente di erogare risorse certe alle politiche sociali e di realizzare standard omogenei di intervento, ci sembra già un punto di riforma molto importante.

A ciò è poi conseguito il fatto che siano aumentati consistentemente le risorse per le politiche sociali. Siamo partiti nel 1996 con una cifra di 350 miliardi, che è arrivata a 1.500 miliardi con l'ultima legge finanziaria; mentre con l'attuale legge finanziaria a quei 1.500 miliardi se ne assommeranno altri 1.100 destinati proprio alle politiche sociali e dunque anche alle politiche per l'infanzia.

Entrando nello specifico, rilevo che il 27 agosto 1997 è stato approvato un provvedimento legislativo di grande importanza come la legge n. 285, recante disposizioni per la promozione di diritti e di opportunità per l'infanzia e per l'adolescenza. Sottolineo che si tratta di una legge che rende strutturale un fondo per le politiche per l'infanzia. Prima di questa legge, per l'infanzia, per i bambini, si spendevano 20 miliardi annui, grazie ad un provvedimento che è stato importante, la legge n. 216, che prevede interventi per i minori a rischio. Con questa legge si

sono stanziati, per gli anni 1997-1998-1999, 860 miliardi e lo stanziamento ordinario strutturale sarà di 312 miliardi annui che andranno ai comuni, alle regioni, alle realtà del *non profit*.

Si tratta di una legge importante perché cerca di affrontare problemi come quelli che si sono manifestati ad Ostia, perché punta soprattutto sulla prevenzione, sull'aiuto alle famiglie, perché cerca di creare una rete integrata di servizi. Posso parlare della legge n. 285 non soltanto a livello di intenzioni, ma come processo in atto: comuni e regioni stanno applicando questa legge, e ne do atto al Parlamento, come voglio sottolineare l'impegno di tanti enti locali e di tante associazioni *non profit*. Per esempio ad Ostia - e l'ho potuto verificare direttamente in un'assemblea del comitato di quartiere convocata nel maggio scorso con gli operatori, con le associazioni di volontariato - la legge è stata discussa ed è stato deciso di aprire un centro di incontro, di accoglienza per gli adolescenti, di raccordare meglio gli interventi della scuola con gli interventi sociali e sanitari. In quell'occasione era stato fatto rilevare agli amministratori locali che per utilizzare bene la legge n. 285 era necessario che il comune potenziasse la presenza di operatori sociali di base, in particolare assistenti sociali e psicologi. Ho pertanto potuto verificare, nel maggio del 1998, cosa significhi l'applicazione di questa legge in quartieri difficili e duri come quello di Ostia.

Prevenzione, dunque, e sostegno alle famiglie, che può dare adito ad interventi diversi che saranno i comuni a scegliere, come stanno facendo: potenziamento dei servizi socio-educativi da zero a tre anni; interventi per l'adolescenza, che è una fase molto critica; centri anti-violenza per il trattamento delle varie forme di abuso; sostegno alle famiglie che sono in una situazione di difficoltà, non soltanto economica, ma anche relazionale.

Gli altri interventi che sono stati portati avanti riguardano l'aiuto alle famiglie. Abbiamo avviato con il Ministero del lavoro un accordo quadro per l'utilizzo

del fondo sociale che sia finalizzato a progetti contro l'esclusione sociale; quindi anche in questo caso si tratta di interventi su servizi innovativi per l'infanzia, per la famiglia, ed è in via di sperimentazione lo strumento del reddito minimo di inserimento che riguarda sessanta comuni e riguarderà 50 mila famiglie. Spero che il legislatore metterà a regime questo strumento perché l'Italia è l'unico paese in Europa — insieme alla Grecia — che non preveda un intervento di aiuto a chi è in condizione di bisogno, di povertà, in modo da combattere anche le varie forme di esclusione sociale.

Il reddito minimo di inserimento ha tra le sue finalità proprio quella di aiutare le famiglie numerose, molto concentrate nel Mezzogiorno, ma presenti anche in molte aree urbane. La sperimentazione del reddito minimo di inserimento non prevede soltanto l'integrazione al reddito delle famiglie, ma chiede anche ai comuni di attivare programmi di reinserimento sociale per fare in modo che i ragazzi, siano sollecitati ad entrare in un contesto di socialità. I programmi di reinserimento hanno l'obiettivo, in sostanza, di fare in modo che chi si trovi in difficoltà economiche non cada subito anche nell'emarginazione sociale, cosa che avviene molto spesso. Il comune di Napoli, per esempio, sta pensando di finalizzare il reddito minimo di inserimento facendo un patto con le mamme povere dei quartieri, offrendo loro aiuto ma chiedendogli in cambio di mandare i bambini a scuola, quindi, un programma attivo, di inserimento scolastico e di lotta alla dispersione scolastica.

Voglio inoltre ricordare quanto sia stata importante l'approvazione da parte del Parlamento della legge n. 451 che ha rafforzato l'impegno delle istituzioni italiane sul tema del rispetto dei diritti dell'infanzia. Infatti, con la costituzione della commissione parlamentare per l'infanzia, dell'osservatorio nazionale per l'infanzia e del centro nazionale di documentazione ed analisi sull'infanzia e l'adole-

scenza, le istituzioni italiane potranno dotarsi di strumenti utili ai fini di un'efficace politica per l'infanzia.

Sul tema specifico dell'abuso sessuale con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'11 marzo 1998 è stata istituita la commissione nazionale contro le violenze, gli abusi ed i maltrattamenti di bambini e bambine, che ha elaborato e consegnato proprio pochi giorni fa al ministro per la solidarietà sociale un materiale che indica le cose da fare concretamente, indicazioni che saranno tradotte in una direttiva alle amministrazioni socio-sanitarie territoriali a quelle scolastiche ed alle autorità giudiziarie per fissare un protocollo operativo da seguire in casi di segnalazione di violenze, abusi e maltrattamenti sui minori. Abbiamo infatti dovuto constatare come nel nostro paese ci fosse un'incapacità, per adesso, dei nostri servizi pubblici e degli operatori ad affrontare il tema specifico degli abusi e dei maltrattamenti dei minori per mancanza di formazione, di professionalità, di conoscenza del problema. Abbiamo avuto invece centri del privato sociale che avevano lavorato su questo tema, sicché nella commissione abbiamo ascoltato gli operatori della giustizia minorile e ciò che intendiamo fare è esattamente intervenire sui servizi pubblici di base in una duplice direzione: proporre agli operatori un'attività di formazione su come intervenire (delle esperienze sono già iniziate, ad esempio, nel comune di Napoli, ma credo ve ne siano anche altre); indirizzare una direttiva alle amministrazioni socio-sanitarie locali per fissare le modalità di intervento.

Sempre su questo tema vorrei sottolineare — faccio solo una citazione — l'importanza della legge, approvata dal Parlamento, recante norme contro lo sfruttamento della prostituzione, della pornografia, del turismo sessuale, che ha visto un impegno molto forte da parte della relatrice e di tutto il Parlamento affinché giungesse in porto. Si tratta di una normativa molto importante, a cui ho potuto constatare si guarda con interesse in sede europea e mondiale, perché è una

normativa anticipatrice, una legge modello, che viene guardata, ad esempio, dal comitato di Vienna che si occupa dei problemi dell'infanzia con grande interesse.

L'ultimo provvedimento che abbiamo adottato come Governo, di concerto con i ministeri interessati, concerne proprio l'intervento contro lo sfruttamento del lavoro minorile, un tavolo sul lavoro minorile che ha portato all'elaborazione di una carta di impegni e che vede i ministeri direttamente interessati, a partire da quelli del lavoro, degli esteri, degli interni e della pubblica istruzione (vi è, infatti, un forte legame tra scuola e lavoro minorile) portare avanti gli impegni che in quella carta sono stati sottoscritti.

Vorrei poi ricordare quanto è stato fatto dal Ministero dell'interno. Quest'ultimo segue con attenzione il delicato problema posto dagli onorevoli interpellanti lungo diverse linee di intervento, che si raccordano tra loro dando vita ad un'azione unica ed organica. In questa sede riferirò quanto è stato trasmesso appunto dal Ministero dell'interno.

Particolarmente importante è l'impegno nella collaborazione internazionale a livello europeo ed extraeuropeo, per la definizione di comuni strategie di lotta ai gruppi delinquenti dediti alla tratta ed allo sfruttamento dei minori. A tal fine, sempre più intensa è la partecipazione ai vari fori di cooperazione (quali l'OEC, l'Interpol e l'Europol) e quelli istituiti sulla base di intese bilaterali e multilaterali, allo scopo di migliorare l'interscambio ed il raccordo degli interventi operativi. Sul versante interno, le iniziative assunte dal ministero hanno tra l'altro riguardato, nel 1993, l'istituzione presso il centro elaborazione dati interforze, di cui all'articolo 8 della legge n. 121 del 1981, dell'archivio nazionale delle persone scomparse, per la raccolta di ogni informazione e per la diramazione in tempo reale dei dati utili per rintracciare i minori scomparsi. Attraverso il predetto archivio è stato possibile rilevare che i fenomeni riguardano prevalentemente la fascia di età tra i 14 ed i 17 anni, quasi

esclusivamente costituita da giovani stranieri allontanatisi volontariamente dagli istituti in cui erano collocati. Nel 1996 si è provveduto all'istituzione, presso ciascuna questura, di uffici specializzati per la tutela dei minori; uffici molto importanti — ho potuto verificarlo, come ministro per la solidarietà sociale —, che fungono da poli permanenti di riferimento per una coordinata mobilitazione di tutte le risorse, raccordandosi con i servizi socio-assistenziali degli enti locali, con gli organi scolastici, con i tribunali per i minori, con i centri per la giustizia minorile, con le associazioni di volontariato, oltre che con gli uffici delle prefetture che si occupano degli interventi sociali. Una positiva azione di impulso e di sollecitazione viene inoltre già svolta, nello specifico settore, dalle prefetture, in occasione delle riunioni dei comitati provinciali per l'ordine e la sicurezza pubblica e della pubblica amministrazione. Il personale dei predetti uffici interagisce, inoltre, con gli operatori del numero di soccorso pubblico — 113 — nei casi in cui l'attivazione delle procedure di pronto intervento riguarda soggetti minorenni. A livello centrale, un'apposita unità organizzativa del centro anticrimine della direzione centrale della polizia criminale opera quale referente dei questori, provvedendo, tra l'altro, al monitoraggio delle fenomenologie delittuose inerenti ai minori nelle varie realtà territoriali.

È stata inoltre realizzata una struttura centrale di elevato profilo specialistico deputata all'attività di prevenzione e contrasto dei reati commessi per via informatica o attraverso l'uso di reti telematiche, recentemente incardinata nell'ispettorato di pubblica sicurezza presso il Ministero delle comunicazioni, nucleo operativo di polizia delle telecomunicazioni.

Voglio poi dare atto al Ministero dell'interno di aver proceduto ad una attenta e mirata azione di formazione del personale di polizia, per metterlo in grado di affrontare queste tematiche.

Voglio poi ricordare un'altra iniziativa portata avanti dal Governo, ossia l'istitu-

zione di una commissione che affrontasse il tema « televisione e minori », che ha portato alla redazione di un codice deontologico che le più importanti testate televisive e radiofoniche hanno sottoscritto. La scelta del Governo è stata quella di evitare censure, ma di richiamare gli operatori ad una forte assunzione di responsabilità: debbo però constatare che tale assunzione di responsabilità deve ancora fare molta strada, perché spesso ho constatato come questo codice deontologico sia stato quanto meno ignorato da quegli stessi soggetti che lo avevano sottoscritto. Questo dell'intervento sui *media* resta un punto molto importante e certo la strada da seguire non può che essere quella della sensibilizzazione e dell'assunzione di responsabilità, non quella delle censure.

Desidero infine ricordare che è prevista per i giorni 19 e 20 novembre la prima conferenza nazionale sull'infanzia e stiamo lavorando per adottare sul piano legislativo un ulteriore strumento di tutela dei minori, ossia il provvedimento riguardante l'istituzione anche nel nostro paese del garante dei minori, provvedimento che sottoporro appena possibile all'esame del Consiglio dei ministri.

PRESIDENTE. L'onorevole Mario Pepe ha facoltà di replicare per l'interpellanza Bressa n. 2-01394, di cui è cofirmatario.

MARIO PEPE. Signor Presidente, devo prendere atto del fatto che la risposta del ministro ai problemi della solidarietà sociale non è ovvia né rituale o liturgica, perché il ministro ha risposto non all'epidemicità della provocazione o dell'interpellanza, ma piuttosto all'opportunità, che le è stata offerta, di puntualizzare tutta la politica che, in maniera concertata, viene seguita dal Governo nei confronti dei minori, dei bambini, dei giovani. Ne prendo quindi atto con soddisfazione e ritengo che la risposta del ministro possa rappresentare una relazione da affidare al Parlamento, con un suggerimento: mi riferisco alla possibilità di mettere insieme gli atti, che pure il Governo autorevol-

mente, su intelligente guida del ministro, ha proposto per il settore, in modo che ne prendano contezza i parlamentari, le forze politiche, le associazioni, i *media*.

Noi, indubbiamente — faccio un breve *flash* di analisi —, viviamo in una società fortemente despiritualizzata e — mi sia consentito il termine — non della suburbana levantina lussuosa ed edonistica. Pertanto, le sfide che vengono dal nostro tempo, dalla nostra società post-moderna, sono quelle della negatività. Io colgo, accanto ad aspetti e provocazioni intelligenti, anche grosse difficoltà per le ovvie fenomenologie negative morali, sociali e familiari che sono presenti in questo contesto. Quindi, deve essere forte il ruolo delle autonomie locali e del Governo nazionale.

Concordo sull'ipotesi di mettere insieme gli strumenti legislativi, prendendo atto che vi sono più risorse, per articolare, possibilmente, il rapporto con l'infanzia con iniziative concrete in tutti i territori regionali, chiamando le regioni e gli enti locali, ma soprattutto le scuole, alle loro responsabilità. Perché non proporre una stagione di paidocentrismo, signor ministro, di attenzione profonda per i ragazzi e per i bambini, che rappresentano non soltanto il candore della vita, ma anche il luogo vero attraverso cui possiamo ricostruire non solo l'essere, ma anche il benessere della nostra società?

Occorre, perciò, un rapporto stretto con il Ministero della pubblica istruzione per avviare un progetto bambini, come qualche anno fa è stato avviato nelle scuole — e continua ancora oggi — il progetto giovani, finalizzato proprio a recuperare quelle dimensioni di eugenetica biologica, non disgiunta da validi valori morali, che ha indubbiamente determinato una grande apertura delle scuole nella società. Così dovremmo pensare anche per la scuola primaria.

Signor ministro, riguardo al suo carteggio, questa produzione documentale, è opportuno che l'argomento che abbiamo in discussione, a fronte di una dotazione che dobbiamo spendere bene e rafforzare dal punto di vista quantitativo, non sia

affidato ai fatti che accadono nel nostro paese: deve avere una dimensione strategica. Quindi, ritengo anch'io che non si debba trattare di un intervento *ad hoc*, ma di un intervento strategico che recuperi pienamente una rete di partecipazione del territorio, però sapendo bene gli obiettivi che dobbiamo conseguire. Dovremmo proporre all'attenzione della nostra comunità nazionale un progetto bambini, poiché i fatti che accadono lasciano sconvolti e ci fanno capire che siamo molto deboli rispetto alla difesa e alla tutela della persona umana.

Infine, con grande soddisfazione, prendo atto che lei ha dato una risposta intelligente, com'è nel suo costume e anche nel suo carattere.

(Ingresso della Deutsche Bank nel capitale della Comit)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Diliberto n. 2-01395 (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 2*).

L'onorevole Nesi, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di illustrarla.

NERIO NESI. Rinuncio ad illustrarla e mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica ha facoltà di rispondere.

ISAIA SALES, *Sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica*. Nel corso di una riunione a carattere prevalentemente informativo, il Governo ha provveduto ad approfondire le eventuali conseguenze che potrebbero scaturire dall'operazione di acquisto di azioni della Comit da parte della Deutsche Bank, nonché la portata dei possibili cambiamenti nell'equilibrio azionario della banca milanese. Sono stati altresì esaminati i prevedibili effetti sulla struttura del sistema bancario italiano

che, in vista dell'Europa, sta attualmente trasformandosi mediante processi di aggregazione e di alleanza.

Al riguardo, il Tesoro è dell'avviso che non possono comunque alterarsi le regole del mercato e della concorrenza europea, soprattutto nel caso di banche non solo quotate in borsa, ma anche private a tutti gli effetti, senza alcuna interferenza di natura politica. Vanno comunque assicurate al sistema bancario italiano nella sua globalità condizioni che consentano alle singole banche di operare da pari a pari con le altre banche europee, cioè in condizioni di reciprocità.

Per quanto riguarda poi l'attività delle autorità di vigilanza bancaria, si osserva preliminarmente che la Deutsche Bank non ha informato — come è nella prassi — la Banca d'Italia del progetto di espandersi in Italia, acquisendo una rilevante interessenza nel capitale della Comit. Ai sensi della vigente disciplina in materia di partecipazione al capitale delle banche, non è previsto peraltro un obbligo di segnalazione all'organo di vigilanza da parte di soggetti che acquisiscano interessenze inferiori alla soglia del 5 per cento, limite che nel caso in questione non è stato superato.

La Banca d'Italia segue con grande attenzione l'evoluzione in atto nel sistema bancario nazionale e accompagna i processi di crescita della dimensione media e di rafforzamento dell'efficienza e della capacità concorrenziale, posti in essere anche attraverso accordi operativi e concentrazioni tra istituti italiani o in collegamento con intermediari esteri. L'ingresso di questi ultimi negli assetti proprietari delle banche italiane è finora avvenuto in modo equilibrato, apportando nuove professionalità e nuovi prodotti.

Si soggiunge infine che il rafforzamento del sistema creditizio italiano deve essere diretto anche ad acquisire una maggiore capacità competitiva nel confronto internazionale, consentendo di incrementare la penetrazione all'estero, attualmente limitata.

PRESIDENTE. L'onorevole Nesi ha facoltà di replicare per l'interpellanza Diliberto n. 2-01395, di cui è cofirmatario.

NERIO NESI. È una risposta proprio sorprendente e mi dispiace che venga dal Ministero del tesoro, verso il titolare del quale, come è noto, nutro molta stima. Ma è una risposta piccola: piccola concettualmente, piccola intellettualmente, piccola per l'interesse generale del paese.

Ma come: la più grande banca tedesca entra nella banca italiana più internazionale, che è la Banca commerciale italiana, e risulta improvvisamente che in quest'ultima una seconda banca tedesca, la Commerzbank, che è la terza banca tedesca, ha già una quota importante di capitale; tutte e due insieme queste banche, Deutsche Bank e Commerzbank, possiedono in questo momento circa il 10 per cento del capitale della Banca commerciale italiana, e cioè scopriamo adesso che sono di gran lunga il più importante azionista della banca italiana più internazionale, e secondo lei tutto questo non riguarda il Governo italiano? Apprendiamo con stupore — e questo dà l'idea della scarsa considerazione che i tedeschi hanno per il nostro paese — che non è stato neanche informato, secondo la prassi tradizionale, che vige da sempre in tutti i paesi del mondo e che io conosco benissimo.

Si aggiunga a questo che un'altra grande banca italiana, il Credito italiano, è largamente influenzato da una grande compagnia di assicurazione tedesca, che si chiama Allianz. Spero che il ministro del tesoro lo sappia...!

La Deutsche Bank è già proprietaria di una rete importante di sportelli in Italia, dal momento in cui comprò la Banca d'America e d'Italia. La Deutsche Bank è uno dei più importanti azionisti del più importante gruppo industriale italiano privato, la FIAT.

Tutto questo non riguarda il Governo italiano, non lo interessa. Il Governo italiano si occupa di biciclette, di cose di questo genere, di minutaglie e non si

occupa del fatto che il più importante paese europeo sta occupando finanziariamente il nostro paese.

Sento inoltre parlare di una presenza bancaria straniera equilibrata nel nostro paese. Ma cosa dice, signor sottosegretario? Lei sa di cosa parla? Il primo gruppo bancario italiano, l'Intesa (la somma della Cassa di risparmio delle province lombarde, del Banco ambrosiano veneto, di banche del Friuli e di alcune casse di risparmio) vede nel suo capitale — per il 25 per cento — il Crédit agricole francese. Il 25 per cento: una cifra impressionante nel sistema bancario. E la Banca Intesa è il primo gruppo italiano per importanza di sportelli.

Ha parlato di presenza equilibrata. Ma il Governo legge i bilanci? Sa che nel secondo gruppo bancario italiano, l'IMI-San Paolo di Torino, il Banco di Sant'ander spagnolo ha il 7 per cento? Il Governo italiano sa che la Banca nazionale del lavoro — in passato la banca del Tesoro — recentemente è stata acquistata da un gruppo totalmente privato nel quale l'azionista di riferimento è la più grande banca spagnola (il Banco di Bilbao e Biscaglia)? Tutto questo è noto al Governo italiano oppure il Governo non è interessato alla materia?

Il Governo italiano dica allora che l'Italia è un paese di conquista, come disse Metternich («una pura espressione geografica»).

Nel campo assicurativo la situazione non è molto diversa. Non sappiamo esattamente chi siano i proprietari delle Assicurazioni generali. Sappiamo con certezza che la proprietaria del secondo gruppo assicurativo italiano, la RAS, è la stessa Allianz tedesca. Ma tutto questo non riguarda il Governo italiano?

Il Governo ricorda il tentativo della Pirelli? Quando questa grandissima compagnia della gomma italiana tentò di entrare in Germania, fu proprio la Deutsche Bank a dire di no. Quel rifiuto fece perdere una cifra notevolissima al gruppo Pirelli, perché le molte azioni già acquistate naturalmente precipitarono di valore.

Ecco la politica che viene condotta dalla Francia e dalla Germania. O capiamo questo, caro sottosegretario, o non capiamo niente di quello sta avvenendo in Europa.

Se il Governo italiano non si attrezza per questo, l'Italia diventerà veramente una colonia di tutti i paesi circostanti. Ricordo Guicciardini (spero che qualcuno del Governo lo abbia letto) quando scriveva che truppe straniere, lanzichenecchi di vari paesi trovavano comodo venire a farsi la guerra in Italia, perché era molto più bello fare la guerra in un paese diverso dal loro. Così sta avvenendo oggi. Non accade, per esempio, nelle telecomunicazioni? Non è in corso in questo settore una grande guerra dei potentati economici internazionali in territorio italiano?

Non credo, cari colleghi del Governo, che questo sia il modo migliore per fare l'Europa. L'Europa si fa (ed io credo fermamente a questa prospettiva) se c'è una combinazione di interessi di tutti i paesi europei.

Il Governo italiano si è mai chiesto perché nessuna banca italiana è proprietaria di alcunché in Europa? Nel resto del mondo qualcosa c'è, ma in Europa niente (al di fuori di una piccola banca di Amburgo, che feci comprare io dalla Banca nazionale del lavoro; ma è possibile che sia stata venduta). Perché allora tutti gli altri possono comprare in Italia banche importantissime mentre noi non riusciamo a comprare nulla in Germania, Francia, Inghilterra o Spagna?

Il Governo italiano deve chiedersi questo, se ha una politica estera finanziaria ed industriale. Perché o si pone questi problemi o è indegno di governare.

(Misure di sostegno alle famiglie per le spese scolastiche)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Marengo n. 2-01398 (vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 3).

L'onorevole Marengo ha facoltà di illustrarla.

LUCIO MARENGO. Rinuncio ad illustrarla e mi riservo di intervenire in sede di replica, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere.

NADIA MASINI, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. In merito alle problematiche riguardanti i libri scolastici, alle quali fa riferimento l'interpellanza, si ritiene opportuno premettere che la programmazione dell'azione educativa e formativa in relazione al vigente contesto normativo è espressione dell'autonomia decisionale delle scuole, che sono conseguentemente tenute ad individuare strumenti e percorsi attraverso cui realizzarla.

Compete infatti alle singole istituzioni scolastiche assumere decisioni in ordine alla scelta dei libri di testo e determinare il materiale didattico occorrente agli alunni per le esigenze connesse all'assorbimento degli impegni scolastici.

Compito del Ministero in materia è sostenere con atti di indirizzo rispettosi della sfera di autonomia ad esso attribuita l'azione delle scuole.

In tema di scelta dei libri di testo l'amministrazione provvede con circolari che disciplinano i procedimenti di adozione per la scuola primaria e secondaria, nei quali, nell'intento di sollecitare decisioni quanto più rispondenti alle esigenze dell'utenza, propongono anche suggerimenti ed elementi di riflessione sui vari aspetti coinvolti, compresi quelli in discussione nell'interpellanza.

Per la scuola elementare, a differenza degli altri ordini di scuola, specifici provvedimenti di settore forniscono puntuali indicazioni sulle caratteristiche tecniche dei libri di testo (loro confezione, caratteri, forma di stampa, numero delle pagine), le quali sono destinate a produrre effetti anche sul peso.

Va sottolineato che con circolare ministeriale — la n. 763 del 24 dicembre 1996 — è stato precisato che il libro di testo è uno degli strumenti attraverso i quali è possibile perseguire gli scopi for-

mativi e gli obiettivi didattici fissati dalla progettazione di istituto, da utilizzare e sviluppare anche valorizzando altri strumenti, quali le biblioteche e i mezzi multimediali di cui le scuole dispongono.

La scelta del testo scolastico, inoltre, deve cadere su libri proponenti contenuti essenziali della disciplina in relazione alla programmazione educativa. Poiché quest'ultima ha di norma carattere pluriennale, riguardando più anni del corso di studi, anche il libro di testo dovrebbe valere per tutta la durata degli anni interessati, salvo che particolari ragioni non ne rendano necessaria la sostituzione.

Per quanto riguarda, in particolare, il costo, io credo sia noto che il prezzo di copertina dei libri di testo per la scuola secondaria è determinato secondo le regole del mercato, a differenza di quanto invece avviene per il settore della scuola elementare, per il quale il prezzo è fissato con decreto, di concerto con il Ministero dell'industria, e vige il principio della gratuità.

Con la succitata circolare è stato anche previsto che possono essere presi in considerazione solo i testi per i quali risulta fissato il prezzo di copertina, desunto dal listino editoriale e, per le novità non ancora incluse in tale listino, il prezzo indicato sulle copie di saggio.

È stata anche prevista la possibilità di revocare l'adozione dei libri di testo che abbiano subito variazioni di prezzo dopo l'adozione.

Sono stati inoltre raggiunti accordi con il presidente dell'ABI e delle banche popolari per crediti agevolati alle famiglie.

In ogni caso un intervento — che riconosco necessario e sul quale il Governo è impegnato in queste settimane — che consenta di affrontare adeguatamente la problematica del costo dei libri di testo richiede sia più consistenti finanziamenti sia la revisione dell'attuale disciplina legislativa.

Per quanto concerne il primo aspetto, la legge finanziaria per il 1999 contiene in previsione uno stanziamento di 50 miliardi per ciascuno degli anni dal 1999 al

2001, che si aggiungono agli attuali 80 miliardi previsti per la spesa dei libri di testo della scuola elementare.

La complessiva disponibilità di 130 miliardi annui potrebbe consentire soltanto l'avvio di una soluzione del problema, ferma restando l'esigenza di affrontare alcune condizioni. Ne cito qualcuna: che venga abrogata l'attuale disciplina sulla gratuità generalizzata dei libri di testo nella scuola elementare; che sia introdotta una nuova disciplina sulla gratuità dei libri di testo in tutta la scuola dell'obbligo, limitata a coloro che versano in condizioni economiche disagiate; che siano individuati i soggetti destinatari degli interventi sulla base della natura e dell'ammontare del reddito e in relazione all'ampiezza e alla condizione effettiva dei nuclei familiari; che siano assunte misure che limitino il costo dei libri scolastici in tutta la scuola dell'obbligo; che sia incentivato il ricorso al comodato d'uso nei confronti degli studenti in condizioni di maggior bisogno.

Va inoltre precisato che il finanziamento di 130 miliardi andrebbe ad aggiungersi alle altre somme che i comuni erogano autonomamente sulla base delle proprie disponibilità finanziarie oltre i finanziamenti statali.

La realizzazione concreta degli interventi potrebbe inoltre essere affidata dai comuni alle istituzioni scolastiche che potrebbero intervenire consapevolmente sulle singole istituzioni, anche sulla base delle dichiarazioni delle parti interessate e delle informazioni ad esse note.

In ogni caso, questa costituisce una prima platea di problematiche sulle quali è in atto una precisa riflessione e che presuppongono, comunque, per la definizione dell'eventuale iniziativa legislativa, una forte consultazione preliminare con tutte le associazioni delle categorie interessate, dall'associazionismo dei genitori a quello degli studenti, agli editori, agli enti locali e così via.

Desidero infine confermare che sull'intera problematica dei libri di testo, proprio per raggiungere l'obiettivo di una piena fruibilità e di una piena garanzia

del diritto allo studio (essendo il libro di testo parte di una politica per il diritto allo studio), è precisa ed attuale l'intenzione del Governo di giungere, anche in rapporto alle iniziative che il Parlamento ha già assunto (di alcuni provvedimenti è già avviato l'iter parlamentare), a soluzioni che possano finalmente dare una risposta concreta ed in tempi rapidi ai disagi causati dall'attuale condizione in cui versano i libri di testo in molte famiglie e studenti.

PRESIDENTE. L'onorevole Marengo ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-01398.

LUCIO MARENGO. Signor Presidente, signor sottosegretario, noto con piacere che alla fine il Governo condivide le preoccupazioni espresse con questa interpellanza. È vero, lei all'inizio parla di autonomia delle scuole, certe cose le conosciamo, mi domando però a chi spetta il potere di vigilare su queste scelte. Non so se lei abbia dei figli o abbia avuto la possibilità di andare in una libreria di questi tempi ad acquistare libri, come è capitato a me quale genitore, uno dei tanti genitori, e di verificare il disagio notevole soprattutto delle famiglie monoreddito che hanno più di un figlio a scuola. I libri sono costosissimi e rapportati quasi al loro peso piuttosto che al loro contenuto: sembra che la cultura venga programmata a peso e non a contenuti. Noterà questi ragazzi — se ne è parlato più volte — con gli zaini stracolmi di libri; tra poco vi sarà bisogno di un carrettino perché pare appunto che la cultura si vada programmando a peso.

Capita spesso che un testo da un anno ad un altro cambi solo per la copertina o per qualche foglio vanificando i famosi mercatini di libri usati ai quali prima ci si poteva rivolgere risparmiando un bel po' di soldi sull'acquisto dei testi. Ma questo non è più possibile perché i professori pretendono quel libro che ha una copertina diversa o un foglio diverso. Ecco perché parlo di vigilanza! Il Ministero attraverso i suoi organi periferici do-

vrebbe controllare su quell'autonomia di cui le ha parlato.

Registriamo dunque un disagio notevole soprattutto nel Mezzogiorno; non vogliamo fare dei piagnistei su questo, ma il Mezzogiorno paga le conseguenze di politiche sbagliate e quindi ha una disoccupazione e una cassa integrazione notevolissime, per cui sul territorio si ha una presenza di migliaia di famiglie i cui redditi non sono certi, i cui redditi sono precari o, al meglio, si tratta di famiglie monoreddito. Avere dunque due o tre figli che vanno a scuola rappresenta un grande problema soprattutto se consideriamo le prospettive che si presentano a questi giovani una volta diplomati: ad esempio, l'attività stanziale per le strade in attesa di un posto che non c'è e che forse non ci sarà. Ci troviamo dunque dinanzi a sacrifici di tantissime famiglie che sono scontente, mi creda. Lei dovrebbe farsi una passeggiata in queste librerie e chiedere che cosa pensino non del Governo, a cui non voglio rivolgere delle accuse, ma di questo Stato. Mi creda, mi sono sentito mortificato nel paragonare la mia con un'altra famiglia e nel vedere che mentre io potevo, bene o male, acquistare i libri a mio figlio, altre famiglie erano in condizioni diverse e di disagio. Questo è il dramma che vivono decine di migliaia di famiglie italiane.

Il Governo ha provveduto ad elevare l'età della scuola dell'obbligo; condivido questa scelta ma è altrettanto condivisibile il fatto di fornire i testi gratuitamente perché coloro che hanno bisogno della scuola dell'obbligo per frequentare la scuola non sono certamente ragazzi appartenenti a famiglie benestanti ma giovani appartenenti a famiglie la cui evasione scolastica, come è noto, è molto elevata.

Quindi, se la scuola è obbligatoria, bisognerebbe rendere obbligatoria anche la fornitura di testi scolastici.

Sono queste le ragioni della mia preoccupazione. Per questo avevo suggerito di valutare l'ipotesi — anche se nessuno è depositario della verità — di prevedere sgravi fiscali per le famiglie monoreddito

— ovviamente previa documentazione — o quelle di cassaintegrati o i giovani appartenenti a famiglie i cui genitori sono disoccupati. Bisognerebbe prevedere agevolazioni di carattere fiscale, se è possibile dei rimborsi proprio per ovviare ai disagi di cui si è parlato.

Signor sottosegretario, mentre la ringrazio perché alla fine del suo intervento ha manifestato la mia stessa preoccupazione, non posso dichiararmi soddisfatto perché nella sua risposta non sono previsti provvedimenti immediati, ma solo prospettive per gli anni a venire. Si tratta di prospettive incerte perché non si sa che fine farà il Governo. Tutto è possibile, è probabile che continui la propria vita, così come può essere che non la continui, ma questo problema continua a rimanere insoluto.

Suggerisco di studiare le possibilità offerte dalla legge finanziaria al fine di prevedere, guardando le maglie della stessa, particolari agevolazioni fiscali. Non si tratta di grandi somme, ma si tratta di mostrare a numerose famiglie che si va incontro ai loro problemi e che si tenta di risolverne insieme qualcuno.

(Individuazione delle mansioni usuranti)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Mussi n. 2-01399 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 4*).

L'onorevole Cordoni, cofirmataria dell'interpellanza, ha facoltà di illustrarla.

ELENA EMMA CORDONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero chiarire il senso dell'interpellanza Mussi n. 2-01399, di cui sono cofirmataria, e le ragioni di un richiamo che costantemente, a partire dalla Commissione, stiamo rivolgendo al Governo su questo tema. Infatti, è una questione che si trascina nel paese dal 1991 quando si ebbe il primo intervento sulle pensioni alla quale è succeduta l'ultima riforma delle pensioni, la riforma Dini del 1995. Dopo la finanziaria di quest'anno, il Governo si era impegnato entro sei mesi, scaduti a giu-

gno, a presentare un decreto contenente la classificazione dei lavori usuranti al fine di riconoscere i relativi benefici ai lavoratori interessati.

Già in Commissione, come dicevo, abbiamo più volte richiamato il Governo al mantenimento di questo impegno e noi continuiamo a sollecitarne, con questa iniziativa, l'azione per due ragioni: perché, quando abbiamo approvato i provvedimenti relativi alle pensioni, tutti noi della maggioranza di chi li ha votati abbiamo assunto insieme al Governo l'impegno a riconoscere questi lavori usuranti, e perché molti lavoratori, che indiscutibilmente ricoprono posizioni lavorative faticose, rischiose e sottoposte all'usura, corrono il pericolo di non vedere riconosciuta la loro fatica e la loro usura. Quindi, aumentano i rischi sulla salute e sulla sicurezza nei luoghi di lavoro.

Vi è pertanto la necessità non solo di sapere, come ci è già stato detto, che la commissione si è insediata ad aprile, che si è riunita diverse volte, anche il 30 settembre, e che ha cominciato a riflettere su taluni aspetti della questione, ma occorre arrivare in tempi brevi alla conclusione di questo lavoro e coinvolgere nella discussione e nelle scelte che si opereranno i soggetti interessati.

Con queste iniziative vorremmo, dunque, sollecitare il Governo affinché si fissi una scadenza ravvicinata per la realizzazione di tale impegno.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale ha facoltà di rispondere.

FEDERICA GASPARRINI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Con riferimento all'interpellanza in oggetto si fa presente quanto segue. La commissione tecnico-scientifica prevista dall'articolo 59, comma 11, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, per l'individuazione delle mansioni usuranti ha terminato il lavoro e li concluderà formalmente venerdì 16 ottobre con la bozza di decreto che in quella data sarà consegnata al ministro e che individua le mansioni

particolarmente usuranti per le caratteristiche di maggiore gravità dell'usura che queste presentano, anche sotto il profilo dell'incidenza stessa sulle aspettative di vita, dell'esposizione a rischio professionale di particolare intensità, delle peculiari caratteristiche dei rispettivi ambiti di attività, con particolare riferimento alle componenti socio-economiche che le connotano.

Per tali mansioni particolarmente usuranti è previsto un concorso dello Stato fino al 20 per cento dell'intero onere a carico delle categorie e dei settori di appartenenza, che non può però sfiorare i 250 miliardi annui.

I criteri elaborati per il riconoscimento delle mansioni particolarmente usuranti, per le quali è previsto il concorso dello Stato, sono i seguenti: prevalenza o meno della mansione usurante; *turn over*; assenteismo per malattia; frequenza degli infortuni; profilo ergonomico; presenza di agenti chimici, fisici o biologici nocivi quando non sia possibile adottare misure di prevenzione; compatibilità fisico-psichica in funzione dell'età; possibilità o meno di prevenzione; età media della pensione di invalidità.

Pertanto, signor Presidente, il decreto sarà varato al più presto.

PRESIDENTE. L'onorevole Cordoni ha facoltà di replicare.

ELENA EMMA CORDONI. La risposta che il Governo ci ha dato è sicuramente importante. Ci è stato comunicato, infatti, che il 16 ottobre arriveremo all'emanazione del decreto. Si tratta, dunque, della risposta che aspettavamo. Certa che il lavoro della Commissione sarà svolto attraverso un'approfondita valutazione dei vari settori — gli esperti nominati sicuramente elaboreranno un'esauriente classificazione dei lavori usuranti — posso dichiararmi soddisfatta della risposta avuta in quanto l'obiettivo era proprio quello di veder concluso questo passaggio per poter fornire ai lavoratori una risposta altrettanto esauriente.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze urgenti all'ordine del giorno.

Spendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 10,05, è ripresa alle 10,15.

Discussione del disegno di legge: S. 3237 — Piano triennale per la soppressione di passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato. Misure per il potenziamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza (approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (5128).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato: Piano triennale per la soppressione di passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato. Misure per il potenziamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza.

Avverto che la IX Commissione (Transporti) s'intende autorizzata a riferire oralmente.

(Contingentamento tempi discussione generale — A.C. 5128)

PRESIDENTE. Avverto che, a seguito della riunione del 30 settembre della Conferenza dei presidenti di gruppo, si è provveduto, ai sensi dell'articolo 24, comma 3, del regolamento, all'organizzazione dei tempi per l'esame del disegno di legge.

Il tempo riservato alla discussione generale è così ripartito:

relatore: 25 minuti;

Governo: 25 minuti;

richiami al regolamento: 10 minuti;

interventi a titolo personale: 1 ora (con il limite massimo dei 15 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)

Il tempo a disposizione del gruppo misto, pari a 35 minuti, è ripartito tra le componenti politiche costituite al suo interno nel modo seguente:

verdi: 12 minuti; socialisti democratici italiani: 7 minuti; CCD: 7 minuti; minoranze linguistiche: 4 minuti; per l'UDR-patto Segni-liberali: 3 minuti; la rete: 3 minuti.

Il tempo a disposizione dei gruppi pari a 4 ore e 30 minuti, è ripartito nel modo seguente:

democratici di sinistra-l'Ulivo: 31 minuti;

forza Italia: 40 minuti;

alleanza nazionale: 40 minuti;

popolari e democratici-l'Ulivo: 31 minuti;

lega nord per l'indipendenza della Padania: 36 minuti;

rifondazione comunista-progressisti: 30 minuti;

UDR: 33 minuti;

rinnovamento italiano: 30 minuti.

(Discussione sulle linee generali - A.C. 5128)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Il relatore, onorevole Giardiello, ha facoltà di svolgere la relazione

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, il disegno di legge n. 5128, recante il piano triennale per la soppressione di passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato e misure urgenti per il potenziamenti di itinerari

ferroviari di particolare rilevanza, è stato approvato approvato in sede legislativa dalla VIII Commissione del Senato il 16 luglio scorso.

Tale disegno di legge riveste una particolare importanza in quanto mira all'incremento dei livelli di sicurezza del trasporto ferroviario e al miglioramento degli standard di efficienza e di economicità di gestione. La massiccia presenza di passaggi a livello sulle linee, anche ad alta velocità, costituisce una fonte di rischio e comporta un consistente onere per il mantenimento e il rinnovo dei relativi dispositivi. Più volte questa Camera si è occupata dell'argomento e in quelle occasioni il ministro Burlando ed il sottosegretario Soriero hanno annunciato questo provvedimento. Vorrei inoltre ricordare che nel nostro paese ogni secondo si aprono e si chiudono quattro passaggi a livello.

Con la legge 10 maggio 1983, n. 189, venne previsto, per la soppressione di passaggi a livello, un finanziamento decennale per complessivi 1.700 miliardi, di cui 1.600 già erogati. Attualmente sono ancora presenti sulle linee ferroviarie circa 1.200 passaggi a livello.

Il disegno in esame prevede un ulteriore finanziamento, pari a 1.100 miliardi di lire, al fine di eliminare un consistente numero di passaggi a livello. Inoltre sono previsti interventi per potenziare itinerari ferroviari di particolare rilevanza e migliorare i collegamenti con l'aeroporto di Milano Malpensa. Il dibattito di queste settimane e il confronto, anche aspro, di merito con la Unione europea indicano l'urgenza della realizzazione dei collegamenti infrastrutturali.

Il disegno di legge in esame è composto da quattro articoli e si divide sostanzialmente in due parti. La prima comprende gli articoli 1 e 2 che contengono norme per la predisposizione di un piano diretto a sopprimere i passaggi a livello; la seconda parte comprende gli articoli 3 e 4 che, introdotti nel corso dell'esame presso il Senato, prevedono interventi finalizzati al potenziamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza.

L'articolo 1 autorizza la società Ferrovie dello Stato Spa a predisporre ed eseguire, nel periodo 1998-2000, un piano di soppressione dei passaggi a livello che dovrà privilegiare i principali itinerari internazionali e nazionali, i principali nodi e stazioni, le linee regionali di particolare rilevanza. Il piano prevede la costruzione di manufatti sostitutivi, deviazioni stradali o miglioramento delle condizioni di esercizio dei passaggi ineliminabili. Esso dovrà rispettare una serie di priorità, come viene indicato dal comma 2, che sono le seguenti: velocità e frequenza dei convogli; volume medio del traffico stradale veicolare; numero dei binari; passaggi in aree urbane; incidentalità storica del passaggio a livello. Per l'attuazione del piano lo Stato apporta al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato Spa 1.100 miliardi di lire da ripartire in dieci anni a decorrere dal 1998, di cui 30 miliardi per l'anno in corso, 60 miliardi per il 1999 e 110 miliardi per il 2000.

Il ministro dei trasporti e della navigazione presenterà alle Camere una relazione sugli interventi realizzati, con il relativo quadro economico (comma 3). Alla copertura dell'onere si provvederà mediante ricorso ai fondi speciali di conto capitale (tabella B della legge finanziaria 1998), parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

L'articolo 2 contiene disposizioni dirette a semplificare le procedure di localizzazione delle opere e di approvazione dei progetti. La localizzazione delle opere potrà derogare alle norme e ai piani urbanistici ed edilizi, ma dovrà rispettare la normativa in materia paesaggistica e ambientale, dei beni archeologici e storico-architettonici, nonché in materia sanitaria e di sicurezza. La localizzazione delle opere è disposta d'intesa con le regioni interessate e gli enti locali nel cui territorio ricadono le opere stesse. L'articolo 2 prevede inoltre l'applicazione dell'istituto della conferenza dei servizi.

Per l'approvazione di progetti che prevedono ristrutturazioni complesse della rete viaria e un cofinanziamento di re-

gioni ed enti locali, sarà possibile avvalersi dello strumento dell'accordo di programma.

Nel comma 2 dell'articolo 2 si precisa che, se il progetto di soppressione dei passaggi a livello interesserà gli itinerari regionali, esso verrà approvato con decreto del ministro dei trasporti e della navigazione, d'intesa con le regioni, i comuni e le province.

L'articolo 3, introdotto nel corso dell'esame al Senato, prevede interventi di potenziamento e ammodernamento degli itinerari ferroviari internazionali e dei collegamenti relativi, nonché dei principali corridoi ferroviari della penisola, con particolare riguardo alla velocizzazione dei traffici passeggeri ed al potenziamento del trasporto merci lungo gli assi dell'Italia meridionale (comma 1). A tal fine, lo Stato apporta al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato Spa un importo complessivo di lire 2.500 miliardi, da ripartire in dieci anni, di cui: 5 miliardi per il 1998; 5 miliardi per il 1999 e 250 miliardi per il 2000.

Il comma 2 prevede l'impiego di parte di tali risorse, nel limite di 300 miliardi, per interventi di ammodernamento in territorio sloveno al fine di consentire lo sviluppo della tratta ferroviaria Venezia-Trieste-Lubiana. La concessione del contributo spetta al ministro dei trasporti e della navigazione, mentre la realizzazione delle opere alla società Ferrovie dello Stato Spa. Su questo punto il dibattito in Commissione è stato molto appassionato. Vorrei ricordare che la tratta ferroviaria Venezia-Trieste-Lubiana si inserisce, nell'ambito delle reti transeuropee di trasporto, in uno dei cosiddetti corridoi di Creta (si tratta del corridoio n. 5), che dovrebbe collegare Venezia e Trieste a Kiev attraverso la Slovenia e l'Ungheria. Noi riteniamo che questo sia fondamentale per l'economia di quella parte del nostro paese.

L'articolo 4, anch'esso introdotto dal Senato sulla base di un emendamento governativo, prevede il potenziamento dei collegamenti ferroviari con l'aeroporto intercontinentale di Milano-Malpensa. Ri-

cordo che l'aeroporto Malpensa rientra tra i quattordici progetti prioritari per il completamento delle reti transeuropee di trasporto individuate nel vertice di Essen nel dicembre 1994.

Sul piano del trasferimento del traffico aereo al nuovo aeroporto di Malpensa, è in atto un confronto tra il Governo italiano e gli organismi della commissione europea, che ritengono che tale piano sia discriminatorio nei confronti delle compagnie aeree straniere, anche per le carenze infrastrutturali che collegano Milano-Malpensa. Ricordo che il 17 giugno 1998 la nostra Commissione ha approvato una risoluzione con la quale si impegnava il Governo ad assumere, tra l'altro, tutte le iniziative volte a recuperare il ritardo nella realizzazione dei collegamenti ferroviari e stradali tra l'aeroporto e il territorio circostante. In particolare, l'articolo 4 dispone interventi a favore delle linee ferroviarie di collegamento con Milano, Novara e la Svizzera, relative sia alla rete Ferrovia Spa sia a quelle delle Ferrovie nord di Milano. Inoltre, sono previsti alcuni interventi (quelli più urgenti) relativi alla viabilità stradale.

Per gli interventi previsti dall'articolo in esame, viene autorizzata una spesa complessiva di lire 306.093 miliardi di cui: 3.305 miliardi per il 1998; 224.105 miliardi per il 1999 e 78.683 miliardi per il 2000. Alla relativa copertura si provvede mediante ricorso ai fondi speciali di conto capitale, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro.

In Commissione si è registrata una sostanziale convergenza sugli obiettivi indicati dal disegno di legge. Questo ha portato al ritiro di molti emendamenti presentati da vari gruppi. Vorrei ricordare che la Commissione — e di questo ringrazio i colleghi — ha privilegiato l'esigenza di assicurare un rapido esame prima dell'inizio della sessione di bilancio. Tuttavia, talune questioni sollevate in Commissione possono a mio avviso, nel corso della discussione e con atti parlamentari, impegnare il Governo con precisi indirizzi.

Il parere della V Commissione bilancio ha posto alcune condizioni che la Commissione trasporti non ha ritenuto di recepire, innanzitutto perché al Senato non è emersa la questione, in secondo luogo perché essa appare di natura formale e costringerebbe ad una seconda lettura al Senato, rallentando l'iter del provvedimento. Mi auguro pertanto che nel pomeriggio l'Assemblea possa definitivamente trasformare in legge il provvedimento in esame (*Applausi dei deputati del gruppo dei democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Constato l'assenza dell'onorevole Savarese, primo iscritto a parlare: si intende che vi abbia rinunciato.

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

GIORGIO PANATTONI. Signor Presidente, credo che servano poche parole per illustrare il valore positivo di questo disegno di legge. Esso tratta di temi estremamente rilevanti e di sicuro e preminente interesse del cittadino. L'abolizione dei passaggi a livello, infatti, non è solo un segno di moderna civiltà, è anche un decisivo contributo alla sicurezza di tutti, compresi i passeggeri dei treni, cosa che talvolta si dimentica, così come è un contributo al miglioramento della competitività di tutto il sistema paese. Infine, rappresenta anche una grande riduzione dei costi di esercizio, che ovviamente sono gravati della necessità della gestione di un sistema vecchio e superato.

Abolire le fermate e le code, sveltire il traffico, sia su gomma sia su rotaia, vuol dire migliorare la velocità di spostamento di persone e merci e questo è un fattore di valore nell'era della logistica integrata, del *just in time*, cioè di quell'insieme di regole che oggi regge in modo sempre più

significativo e decisivo il sistema industriale di un paese. Ben venga, dunque, un programma di rapida modernizzazione del nostro sistema di infrastrutture fisiche, che è vecchio e poco competitivo. Questo progetto si inserisce ovviamente nel disegno più generale di modernizzazione del paese e di recupero di competitività che lo deve caratterizzare nel momento in cui affronta un'impegnativa sfida in Europa.

Un secondo tema che viene trattato dal disegno di legge è quello relativo ad ulteriori fondi per migliorare i grandi assi del trasporto ferroviario in Italia e le loro connessioni e diramazioni locali. Questo è un tema sicuramente strategico per il paese, che segna in misura significativa la competitività del nostro sistema in Europa e che ci vede purtroppo ancora arretrati e in ritardo verso gli altri grandi paesi europei.

All'interno di questo grande tema di modernizzazione del paese, il disegno di legge in esame definisce un contributo alla Slovenia per interventi su quel territorio pari a 300 miliardi in dieci anni.

Questo tema ha sollevato molte discussioni ed obiezioni nell'ambito delle analisi che abbiamo fatto in Commissione ed io desidero esprimere in questa sede con molta chiarezza e nettezza i motivi per i quali riteniamo che questo intervento sia estremamente positivo per l'Italia e per le sue possibilità di sviluppo, nonché come esso costituisca una garanzia che i nostri progetti diventino, finalmente, di respiro europeo. Ciò abbandonando quelle lotte di campanile che ancora oggi, purtroppo, caratterizzano troppo frequentemente la nostra capacità di analisi e di valutazione delle iniziative che proponiamo.

Quali sono i valori che riscontriamo all'interno del provvedimento? In primo luogo, l'applicazione di un accordo internazionale, siglato a Trieste nel mese di dicembre 1996 tra tutti gli Stati dell'est, dall'Ucraina alla Slovenia, compresi Ungheria, Slovacchia e quant'altri, nell'ambito dell'Unione europea, un accordo di cooperazione per favorire la realizzazione dell'asse trasversale Lione-Torino-Vene-

zia-Trieste-Lubiana-Kiev, di enorme importanza per il nostro paese. Faccio rilevare che questo asse trasversale è l'unico che attraversa tutta l'Europa e che, quindi, congiunge il Portogallo ai paesi dell'est. Questo asse risolve non solo molti problemi in Italia quali, ad esempio, il collegamento tra nord-ovest e nord-est, quanto mai necessario, visti i problemi estremamente acuti che si stanno verificando per il trasporto, in particolare delle merci, nelle due aree, ma pone anche le basi per un più efficiente sviluppo verso il paese dell'est, che è uno degli assi della nostra politica estera. Ricordo a questo proposito che l'Italia è il secondo partner per scambi con questi paesi.

Quello in esame è dunque un provvedimento che traduce in concreto i principi di una politica estera che l'Italia sta portando avanti da un lato verso una più precisa posizione nel Mediterraneo, dall'altro verso l'agevolazione dell'ingresso dei paesi dell'est nell'Unione europea e di collegamento sempre più efficiente e rapido verso un'area di scambi che per noi riveste valore strategico.

Esso risponde quindi ad una visione internazionale che va al di là dei problemi locali. Francamente, ci ha un po' sorpreso quel tanto di localismo e di provincialismo, nonché la chiusura che l'opposizione ha manifestato su questo piano e che, in questo caso, appare in contraddizione con gli interessi strategici del paese. Ricordo tra l'altro, che se il collegamento in questione non verrà realizzato in Italia, sarà sostituito da un altro collegamento che passerà al nord del nostro paese, che taglierà totalmente fuori l'Italia dalla possibilità di essere protagonista vittoriosa di uno degli assi e dei sistemi di ammodernamento che caratterizzeranno l'Europa degli anni duemila.

Il provvedimento in esame, infine, reca investimenti urgenti per i collegamenti di Malpensa con i vari assi ferroviari del territorio che circonda il nuovo aeroporto. Mi sembra ovviamente inutile sottolineare in questa sede l'importanza strategica di Malpensa, il suo potenziale di sviluppo, le ricadute occupazionali, la razionalizza-

zione del sistema dei trasporti nel suo complesso che esso rappresenta. Malpensa nasce e si svilupperà come un nuovo polo che guarda verso il nord Europa, oltre che agli altri paesi del mondo, guadagnando traffico che attualmente viene — o è stato — sottratto all'Italia dai grandi aeroporti europei, in particolare Parigi e Francoforte.

Le nostre *querelle* interne, le contrapposizioni tra Roma e Milano e quant'altro non hanno, tutto sommato, semplificato le cose, ma ora occorre mantenere gli impegni, realizzare il progetto al meglio ed in fretta. Questo provvedimento aiuta, ovviamente, a stanziare quei fondi che sono assolutamente indispensabili per rendere efficienti i collegamenti che, come tutti noi viviamo quotidianamente, sono assolutamente essenziali per il trasporto di passeggeri e merci in modo adeguato, il che è preliminare rispetto all'efficienza del sistema aereo. Sono peraltro convinto che l'insieme dei valori che in qualche modo è stato illustrato, tanto nella relazione dell'onorevole Giardiello quanto nel mio intervento, nonché l'interesse enorme che tale provvedimento riveste per i cittadini (sia sotto il profilo della qualità della vita, sia sotto il profilo della sicurezza e della capacità di partecipare ad un sistema più efficiente di quello attuale) e per la strategia internazionale del paese, per aumentare la sua competitività e migliorare la sua posizione internazionale, possa portare ad una rapida approvazione del provvedimento stesso, in modo che sia possibile utilizzare al più presto i frutti che esso reca.

Desidero anche sottolineare come questo provvedimento, rendendo più efficiente il sistema ferroviario italiano e facilitandone la connessione con quelli di altri paesi europei, avrà positive ricadute anche per il sud. A me sembra sbagliato affrontare il problema del meridione circoscrivendolo solo a quell'area: oggi il problema strategico del sud non è questo; bisogna, io credo, fare un salto di qualità, non possiamo più vedere il Mezzogiorno come un'area un po' lontana, da ottimizzare in se stessa, risolvendone i problemi

interni, che certamente sono gravi, ma non sono gli unici, in quanto esistono altri fattori che ne limitano la possibilità di crescita. Crediamo che il sud debba essere integrato in una forte politica nazionale che ne aiuti le potenzialità di sviluppo e lo renda effettivamente il terminale efficiente dell'Europa nel Mediterraneo, come è obiettivo strategico di questo Governo, della maggioranza e del suo programma. Il provvedimento in esame rappresenterà un passo anche in questa direzione, se saprà realizzare su scala nazionale le priorità che rendano effettivo questo modo di concepire il sud come una parte del tutto, una parte che diventi efficiente nell'ambito di un sistema più complessivo e che, quindi, si agganci solidamente a quegli assi trasversali che interessano tutta l'Italia e non solo — come sembra, con qualche forzatura, riportato in questo provvedimento — il sud come priorità assoluta, perché non è questo il problema prioritario del paese, bensì quello di un sistema complessivo che diventi sempre più efficiente.

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

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, quando il ministro Burlando ebbe l'accortezza e la sensibilità di preannunciare questo provvedimento in Commissione, ancora prima della sua stesura, trovò anche da parte delle forze dell'opposizione parlamentare un plauso ed un'assoluta condivisione delle sue finalità. Di fronte alla prospettazione, infatti, di un intervento organico, con la destinazione di risorse ingenti, volto a superare quella miriade di strozzature che nel nostro sistema dei trasporti e nel nostro sistema viario e ferroviario ancora ostacolano la libera circolazione di merci e passeggeri sul territorio, avemmo parole di plauso ed assicurammo la nostra totale disponibilità ad una rapida approvazione del progetto, dopo una lettura che speravamo potesse portare solamente a considerazioni positive e non all'individuazione di ulteriori problemi. Ci pareva, insomma,

che, forse per la prima volta, anche nel settore ferroviario questo Governo e questo ministero cominciasse ad operare e ad investire risorse secondo un positivo disegno strategico, che sicuramente non poteva che vederci concordi.

Quando, poi, in Commissione trasporti abbiamo avuto modo di leggere il provvedimento giunto dal Senato, come ha riferito il relatore, abbiamo avuto una discussione serrata, perché, come al solito, ci siamo trovati a doverci confrontare su aspetti che poca attinenza hanno con il disegno di legge originale, sui quali si sono evidenziate le differenti posizioni dei gruppi parlamentari. Se è vero come è vero che non abbiamo nulla in contrario allo stanziamento di 1.100 miliardi (anzi lo salutiamo con favore) finalizzato alla soppressione dei passaggi a livello sulle principali arterie di traffico ferroviario, con tutti i conseguenti benefici, ed è altrettanto vero che salutiamo con favore l'impegno di 2.500 miliardi in dieci anni (un impegno di spesa rilevante che si aggiunge ad altri impegni già previsti per le ferrovie), ci siamo però trovati poi di fronte ad alcune scelte del Governo che non ci siamo sentiti di condividere. E cercherò di spiegare perché.

Il Governo ha presentato in Senato e fatto approvare un emendamento che stanziava 300 miliardi per la realizzazione in territorio sloveno del proseguimento del « corridoio 5 », una delle principali arterie di traffico ferroviario, una delle *free way* che si dovranno aprire a livello europeo. Sicuramente, l'intervento è stato deciso non per un'insania del nostro Governo ma in base ad accordi internazionali, che hanno previsto azioni di cofinanziamento da parte dei paesi più avanzati economicamente, quindi con maggiori disponibilità finanziarie, rispetto a paesi che obiettivamente (senza doverne ricordare in questa sede le ragioni storiche e politiche) non hanno ancora le capacità finanziarie necessarie per adeguare le proprie infrastrutture al progetto di grande interconnessione del trasporto in ambito europeo.

Se quindi, in linea di principio, non siamo contrari al progetto, con questo

emendamento inserito a Senato ci troviamo di fronte a difficoltà che derivano da alcuni ordini di considerazioni, che vorrei qui brevemente ricordare. Al riguardo, riprendo quanto ha osservato il collega Panattoni, perché condividiamo, anzi sosteniamo con forza da quattro anni in Commissione, la necessità e l'importanza strategica per il nostro paese di dotarsi di un corridoio padano e settentrionale, che secondo il disegno delle grandi reti di trasporto transeuropeo dovrebbe collegare il nostro sistema ferroviario con quello francese: dovrebbe quindi esservi un collegamento tra Lione-Torino-Milano-Venezia-Lubiana, con un naturale proseguimento verso l'Europa orientale. Questa è una scelta irrinunciabile per il nostro paese: non a caso, è uno dei progetti che a livello comunitario è stato riconosciuto come di importanza primaria, da affrontare con assoluto livello di priorità dal punto di vista politico e degli impegni di spesa.

Vorrei solo ricordare ai colleghi che tra i quattordici progetti prioritari europei (fra cui anche quello di Malpensa) il collegamento ferroviario tra Lione e Trieste risulta oggi al quattordicesimo posto quanto al livello dello stato di avanzamento. È il progetto che, tra i quattordici prioritari, oggi presenta le maggiori lacune. Ed ha ragione il collega Panattoni quando dice che è assolutamente di fondamentale importanza collegare il nostro paese con la rete transeuropea di trasporto e quindi aprire i corridoi per il libero traffico di passeggeri, ma soprattutto di merci, verso altri parti d'Europa, verso i nuovi mercati con i quali il nostro paese dovrà sicuramente rapportarsi. Però, un conto sono le enunciazioni, un conto sono poi gli atti che vengono formalizzati.

Siamo quindi tutti d'accordo, ma allora mi chiedo perché il nostro Governo trovi le risorse per costruire della strada ferrata in territorio sloveno e non trovi le risorse, non avvii alcun tipo di iniziativa finalizzata alla realizzazione in territorio nazionale di questi collegamenti transeuropei.

Vorrei qui ricordare ad onore di cronaca — e non si può essere smentiti dai fatti — che gli unici stanziamenti deliberati dal Governo italiano negli ultimi anni per lo studio, la progettazione e la realizzazione dei valichi ferroviari alpini (che dovrebbero collegare il sistema francese con quello sloveno e di conseguenza con i paesi dell'est europeo) sono stati quelli decisi con la finanziaria del 1995 del Governo Berlusconi: 100 miliardi finalizzati allo studio, alla progettazione e alla realizzazione dei valichi. Dopo di che, nessun Governo ha più impegnato risorse in questa direzione e oggi questi progetti languono nei cassetti.

Ma c'è di più e qui capisco le difficoltà del ministro Burlando e dei colleghi della maggioranza. Sappiamo tutti che con questo Governo il Ministero dell'ambiente ha cominciato una sorta di battaglia personale nei confronti di questo provvedimento. Come si fa a parlare di un collegamento veloce tra Lione, Torino, Venezia e Lubiana quando per l'unico tratto finanziato di questo progetto, cioè la tratta tra Torino e Milano (finanziata, ricordo, dal 1992), ancora non vi è stata l'apertura, e ovviamente neanche la chiusura, della conferenza dei servizi e anzi con questo Governo si sono fatti non uno, ma due passi indietro? Infatti, dopo cinque anni, dopo che tutti, anche in questa sede, asseriscono l'importanza di questo collegamento, il Ministero dell'ambiente — il ministro Burlando lo sa — ha affermato che il collegamento tra Torino e Milano non serve, che la tratta non è satura, che si può andare tranquillamente tra Santhià e Novara sugli attuali binari, che è sufficiente un quadruplicamento tra Torino e Santhià e tra Novara e Milano della rete attualmente esistente. Di fatto, si sono cancellati, si vogliono cancellare 5-6 anni di lavoro, di progettazione, di finanziamenti.

Dico questo per sottolineare che questo è un Governo, un Ministero dalle buone intenzioni, ma dagli scarsi fatti realizzativi concreti. Si vogliono realizzare progetti e poi non si destinano le risorse; anzi, c'è

anche qualcuno all'interno della maggioranza che rema in direzione contraria.

Allora, dico che se abbiamo queste disponibilità finanziarie — e non sono pochi 300 miliardi nel nostro bilancio e in quello del Ministero dei trasporti — e le possiamo destinare, perché non incominciamo a pensare di studiare il quadruplicamento della tratta tra Milano e Venezia, che oggi ancora deve vedere una sua realizzazione progettuale definitiva? Siamo ancora all'«anno zero»: al di là della tratta Venezia-Mestre, che, per evidenti motivi di saturazione, le Ferrovie dello Stato non hanno potuto non affrontare con urgenza, non assistiamo alla destinazione di questi soldi sul territorio italiano. Li aspettiamo da tempo per realizzare questo benedetto asse che attraversa la pianura padana, ma non li vediamo ancora.

Vorrei ricordare al sottosegretario (che magari non concorda) che le cose che ho detto non sono inventate, ma vengono confermate anche da una recente lettera inviata dall'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Cimoli a tutti noi parlamentari. Per quanto riguarda la Torino-Milano, per esempio, leggo: «Aperta la conferenza dei servizi nel marzo 1994. La verifica interministeriale sul progetto delle nuove linee veloci ha prescritto la priorità della realizzazione del quadruplicamento veloce dei tratti più saturi, Torino-Santhià e Novara-Milano. L'approvazione del progetto esecutivo è prevista per la primavera 1999. La fine dei lavori è prevista per il 2006». Ebbene, il ministro Burlando è venuto a Torino, alla regione Piemonte, ma anche in Commissione trasporti, a sostenere che il quadruplicamento riguarderà tutta linea: non solo i tratti fra Torino e Santhià e fra Novara e Milano. Ma le Ferrovie dello Stato continuano a dire il contrario.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*.
Quelli sono i tratti di intervento prioritario.

PAOLO MAMMOLA. Lei sa benissimo che se oggi andiamo a stabilire priorità (e

questo è considerato prioritario) c'è da chiedersi se per il 2020-2030 riusciremo a collegare con il binario quadruplicato Santhià e Novara!

Nel frattempo, signor sottosegretario e signori del Governo, nei paesi normali (vorrei usare un termine caro a qualcuno degli esponenti della maggioranza) non si sta a discutere, ma si fa. E mentre noi continuiamo a discutere ed a non fare, gli altri realizzano i collegamenti. Così, molto verosimilmente, tra uno o due anni vedremo tutte le merci in transito dalla Spagna, dal Portogallo e dal sud della Francia verso l'est dell'Europa passare — anziché dalla pianura padana, portando valore aggiunto sul nostro territorio — al nord delle Alpi attraverso i collegamenti che si stanno realizzando tra Lione, Strasburgo, Monaco e Vienna. Il nostro paese rimarrà tagliato fuori da qualsiasi discorso di rete di trasporto. Questi sono i fatti concreti.

Nel nostro striminzito bilancio, nello striminzito bilancio del Ministero dei trasporti, sono disponibili 300 miliardi. Senza nulla volere agli amici sloveni, noi riteniamo più utile — se si vuole davvero realizzare questo corridoio — cominciare ad investire sul territorio italiano, per sistemare le ferrovie nelle nostre regioni del Piemonte, della Lombardia, del Veneto e del Friuli. Dopo di che, se avremo ancora la fortuna e la capacità finanziaria di dare una mano ai nostri amici confinanti, potremmo farlo, perché no. La cooperazione ci impone anche questo.

Questi sono i motivi per cui in Commissione ci siamo opposti con forza agli stanziamenti sulla tratta esterna al territorio italiano. In questo senso abbiamo presentato specifici emendamenti.

Per quanto riguarda l'articolo 4 — che riguarda un'altra spinosa vicenda — ricordo che in tempi tardivi il Ministero dei trasporti ha finalmente stanziato le risorse necessarie, non per il completamento, ma per l'avanzamento dei lavori sulle infrastrutture che dovranno collegare la realtà aeroportuale di Malpensa con la città di Milano e con tutto l'*hinterland*, che sappiamo essere già congestionato dal punto

di vista del traffico. Noi abbiamo salutato con piacere questo evento. Però abbiamo posto al Governo anche un altro problema. Oggi si deve intervenire su Malpensa e sulla rete stradale, autostradale e ferroviaria che dovrà collegare l'aeroporto con la città di Milano. È di queste settimane la bocciatura da parte della Commissione europea del progetto di apertura dell'aeroporto indicato dal decreto Burlando. Sappiamo che il Governo ha già previsto (attraverso successivi provvedimenti e stanziamenti) ulteriori finanziamenti finalizzati alla chiusura degli investimenti sulle infrastrutture per Malpensa. La discussione sul problema a livello comunitario è cronaca di questi giorni. Perché, allora, non dare finalmente un segno, una testimonianza forte, che il nostro Governo è impegnato a sciogliere questo nodo, che a livello comunitario è costato l'intervento contro il decreto Burlando e quindi contro la programmata apertura dell'aeroporto per il 25 ottobre? Quale occasione migliore?

Ci chiediamo per quale motivo — avevamo l'occasione utile — non si siano destinati quegli ulteriori fondi necessari alle ferrovie e a tutti gli enti interessati alle realizzazioni infrastrutturali; ci chiediamo per quale motivo non si trovi qui lo spazio per mettere a disposizione le risorse che il Governo ha già detto di avere in cassa.

Anche a questo riguardo richiamo i colleghi della maggioranza ad un atteggiamento coerente. Devo dare atto al collega Panattoni dei democratici di sinistra di essere uscito dall'aula della Commissione il giorno in cui si votò una sciagurata risoluzione del collega Fredda, che sicuramente non ha portato acqua al mulino italiano, visto che di fatto tendeva a bloccare lo sviluppo di Malpensa ed il decreto Burlando, con il conseguente spostamento da parte della nostra compagnia di bandiera di tutta una serie di collegamenti internazionali da quello che necessariamente sarà il principale HUB a livello nazionale.

In quella occasione il collega Panattoni ha compiuto un atto di serietà e di coraggio, non accomunandosi al voto di tutta la maggioranza in Commissione che approvò quella risoluzione che consegnò un ulteriore argomento di critica ai detrattori del progetto di Malpensa. Le altre compagnie straniere, concorrenti dell'Alitalia, stavano già affilando le armi contro l'apertura di questo aeroporto per tutte le implicazioni di natura economica che essa ha. Eppure la maggioranza che sostiene il ministro, anziché dare un segno di compattezza nei confronti della Commissione europea e degli altri paesi, è riuscita ad approvare una risoluzione che, di fatto, ne ha sconfessato l'operato. Questa è la realtà delle cose.

Ci sembra dunque che non sia sufficiente fare enunciazioni di principio per poi comportarsi diversamente: bisogna essere coerenti nel momento in cui si passa dalle parole ai fatti. Anche in questa circostanza, però, ci siamo trovati di fronte ad un muro incomprensibile. Ritenevamo che l'attuale fosse l'occasione migliore per dare un segnale positivo all'Europa ed impegnarci a chiudere definitivamente la partita dei collegamenti, che ha fatto bocciare a livello europeo l'apertura di Malpensa.

Non voglio aprire polemiche con il Governo, anche perché noi dell'opposizione siamo purtroppo abituati al comportamento dell'esecutivo che non presta alcuna attenzione al Parlamento. Questa mattina, per esempio, mi risulta che il ministro Burlando sia a Bruxelles per presentare il nuovo decreto su Malpensa che indica i nuovi termini per l'apertura di questa aerostazione. Mi risulta altresì che il sottosegretario Albertini è in riunione con i dirigenti della società di gestione degli aeroporti di Milano e con le organizzazioni sindacali per presentare il bilancio.

Chiediamo al Governo quando, di grazia, anche l'Assemblea e la IX Commissione trasporti potranno venire a conoscenza dei contenuti e dei termini del decreto. Forse li leggeremo domani mat-

tina sui giornali! Ecco dunque la solita attenzione che il Governo ci riserva: ma oramai ci siamo abituati!

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. È prevista un'audizione del ministro.

PAOLO MAMMOLA. In buona sostanza, ci troviamo di fronte ad un provvedimento blindato, che avremmo invece voluto modificare, introducendo alcuni elementi che non possono non essere condivisi. Essi sono in linea con gli indirizzi che il Governo vorrebbe dare, di fatto però dobbiamo verificare che dopo essere partiti con un provvedimento, concernente investimenti per la soppressione dei passaggi a livello, senza alcun tipo di problema e da noi condiviso, si è scelto questo « treno » per attaccarci, come al solito, qualche vagoncino che di fatto ha comportato dei contrasti e delle discussioni.

Ci troviamo pertanto dinanzi ad un provvedimento con il quale ci viene detto di prendere o lasciare. Noi non intendiamo lasciare perché riteniamo che quando vi sono degli investimenti i fondi non possano essere dispersi. Dunque prenderemo, ma prenderemo con estremo rammarico, e questo lo diciamo al Governo, perché si perde un'occasione.

Non sto qui a ricordare quanto ha già detto il relatore Giardiello in ordine ad un parere condizionato che ha espresso la V Commissione bilancio; ma siamo abituati anche a questo, sappiamo benissimo infatti che i pareri parlamentari, i pareri del Comitato per la legislazione in queste situazioni, come abbiamo già verificato, non vengono assolutamente tenuti in considerazione. Mi chiedo quindi per quale motivo sia stato istituito a livello regolamentare un Comitato per la legislazione. Ed ancora mi chiedo per quale motivo sia stato previsto nel nostro regolamento il passaggio dei provvedimenti ad altre Commissioni per il parere. Facciamo cioè fare un lavoro a dei colleghi impegnati in queste Commissioni, ma poi tale lavoro è come se non fosse fatto perché non se ne

può o non se ne deve tenere conto per motivi di ordine superiore.

Queste sono tutte cose che ci lasciano un po' di amaro in bocca, un po' perplessi. Con senso di responsabilità la nostra forza politica, dopo aver cercato di fare una battaglia, ha dovuto fare un passo indietro perché non vogliamo certo impedire che un provvedimento che prevede 2.500 miliardi più 1.100, per un totale di 3.600 miliardi, più i soldi per Malpensa, dunque un provvedimento...

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. 4.000 miliardi!

PAOLO MAMMOLA. Ci rendiamo conto che si tratta di risorse importanti, che servono al paese per dotarsi di infrastrutture; non saremo certo noi coloro che affosseranno e che non permetteranno al Governo di fare questi investimenti, però vorremmo da quest'ultimo una maggiore coerenza e sapere quali sono le sue vere strategie di intervento nel settore dei trasporti, perché di interventi senza una precisa finalità o un preciso disegno strategico per il nostro sistema paese a livello trasportistico ne abbiamo già visti abbastanza. Vorremmo iniziare a poter pensare veramente con un'ottica europea e vedere finalmente che alle parole seguono i fatti (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

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

ELENA CIAPUSCÌ. Su questo provvedimento vorrei fare delle considerazioni abbastanza generali.

Inizierò col dire che nel complesso questo è un provvedimento che non è volto a migliorare la viabilità e le ferrovie del nostro paese. Il nostro gruppo parlamentare da molto tempo aveva sollecitato un piano che abolisse i passaggi a livello che determinano code anche autostradali e lungo le nostre tangenziali dei paesi maggiori. Si sollecitava un intervento soprattutto dal punto di vista economico

affinché le regioni potessero finalmente risolvere anche questo tipo di problematica.

Ricordo che dal 2000 le ferrovie verranno « affidate » alle regioni e pertanto queste problematiche dovranno essere valutate sicuramente prima di quella data.

Questo provvedimento è valido anche dal punto di vista della sistemazione dei collegamenti con Malpensa, e, come poc'anzi è stato detto, quello di Malpensa è l'aeroporto più importante al di sotto delle Alpi. Quindi, tale aeroporto consentirà al nostro paese di porsi in concorrenza con gli altri due aeroporti europei, primo fra tutti quello di Francoforte, che fino ad oggi hanno surclassato il nostro paese dal punto di vista del trasporto aereo. Il vero problema, messo in evidenza anche dalla stampa, è rappresentato dal collegamento dell'aeroporto di Malpensa. Valutiamo positivamente il provvedimento in esame anche da questo punto di vista, anche se con qualche riserva per ragioni di ordine economico e per motivi che attengono alle soluzioni adottate in via generale nel settore dei trasporti.

Il nostro paese è sempre alla ricerca di fondi di investimento dal momento che gli investimenti che vengono effettuati risultano sempre insufficienti. Da tale punto di vista parecchi Governi fino ad oggi hanno dimostrato delle carenze, quindi non è colpa soltanto del Governo in carica. Ad ogni modo, nel nostro paese non esistono le infrastrutture.

Un collega intervenuto in precedenza ha affermato che in Commissione si sarebbero fatte delle valutazioni di carattere localistico o, se vogliamo, campanilistico sull'insieme del provvedimento. Ritengo invece che ciò non sia avvenuto in Commissione.

Sotto un profilo di ordine più generale in Commissione è avvenuto quanto segue. Il ministro Burlando ha detto che l'Italia era molto importante per i collegamenti ed i trasporti di merci e persone a livello mondiale, perché è il paese che svolge un ruolo fondamentale per quanto attiene al collegamento dell'Europa con l'Africa e

l'Asia. Effettivamente il nostro paese riveste un'importanza rilevante a livello geografico anche da tale punto di vista. Se i nostri porti fossero collegati in modo adeguato con la rete ferroviaria e con gli aeroporti, potrebbero svolgere una funzione fondamentale dal punto di vista del trasporto generale che tutti auspicano e che credo rientri nelle intenzioni del ministro Burlando. Questo credo fosse il suo intento quando egli, in Commissione, ha sostenuto la assoluta necessità di far tornare l'Italia ai tempi del Medioevo quando quasi tutto veniva trasportato attraverso il nostro paese. Ebbene, io ho visto tornare l'Italia ai tempi del Medioevo soltanto dal punto di vista del trasporto ferroviario, il resto non si è neanche sviluppato. Con questo voglio dire che le intenzioni del ministro sono ottime così come lo sono quelle del Governo. Nel provvedimento avrebbero potuto essere recepiti alcuni degli obiettivi da perseguire, ma purtroppo il provvedimento in esame non persegue tali obiettivi, prefiggendosi dei risultati più ridotti.

Ci opponiamo al provvedimento per due ragioni: una di ordine economico, perché il provvedimento da taluni punti di vista è inadeguato ai problemi che intende affrontare; una di metodo. Critichiamo infatti il metodo utilizzato per carpire alle Camere il consenso.

L'articolo 4 del provvedimento riguarda l'aeroporto di Malpensa. Non solo il traffico lombardo, ma l'intero traffico padano, sia viario che ferroviario, è totalmente congestionato. I collegamenti con Malpensa a livello ferroviario praticamente non esistono.

Il provvedimento prevede uno stanziamento di 306 miliardi e mezzo per i collegamenti con l'aeroporto di Malpensa, però questa cifra non è sufficiente né per realizzare dei collegamenti di carattere generale né per realizzare quelli ferroviari. Certamente — ed il provvedimento ne fa cenno — si intendono risolvere i problemi connessi ai collegamenti per l'aeroporto di Malpensa come HUB di trasporto merci. Non abbiamo però validi collegamenti ferroviari né con la Svizzera,

né con l'Austria, né con la Francia. Bisogna pensare pertanto che ancora si vuol far circolare le merci prevalentemente su gomma.

L'anno scorso abbiamo approvato un'importante legge per l'autotrasporto, corredata da un altrettanto importante pacchetto finanziario, il cui scopo era quello di dirottare le merci — attualmente trasportate per il 90 per cento su gomma — su ferrovia. Però le ferrovie non ci sono, come non ci sono gli interporti; soprattutto non ci sono le stazioni dove collegare il trasporto su gomma con quello ferroviario.

Nel provvedimento oggi in esame, probabilmente a causa di carenze finanziarie, non sono state fatte le opportune valutazioni sull'intera problematica del trasporto, in particolare sul passaggio delle merci dai *container* trasportati su autocarri ai vagoni. Ritengo che una qualsiasi amministrazione, quando decide degli investimenti, definisca per prima cosa il quadro della situazione. Nel momento in cui si valuta gli investimenti generali, questa amministrazione deve aver chiaro cosa intende fare. È perciò deplorabile che il nostro paese non abbia ancora un programma generale dei trasporti; e per « generale » intendo un programma che riguardi il trasporto aereo, ferroviario ed autostradale. Il nostro è quindi un paese che va avanti a spizzichi e bocconi.

Tornando a quell'ipotetica amministrazione, la seconda cosa che farà sarà quella di valutare dove vuole arrivare, cosa vuol fare « da grande », se intende inserirsi in Europa e come. Il nostro paese ha deciso di allacciarsi ai paesi dell'est, molto importanti perché assorbono un'importante quota delle nostre esportazioni. Tra parentesi ricordo che il fatto che le borse dell'est stiano andando come stanno andando, pare non essere una valutazione da fare: tanto, se fallisce l'imprenditoria interna, non ci sarà poi niente da esportare. Ci saranno forse collegamenti che partiranno dalla Slovenia e che purtroppo penso si fermeranno lì per un po' di anni.

I 300 miliardi richiamati dal memorandum — che però non è un accordo —

siglato nel 1996 con la Croazia, la Slovenia, la Slovacchia e l'Ucraina sono destinati — e si tratta di soldi nostri — in maniera fin troppo generica agli scopi più svariati: si parte dalla programmazione per arrivare alla progettazione, all'operatività, all'uso. Si può quindi fare di tutto, forse anche viaggiare in treno.

È dunque questa la parte del provvedimento che ci lascia maggiormente perplessi. Ricordo che è stata introdotta al Senato tramite un emendamento del Governo, presentato dopo che i gruppi parlamentari avevano acconsentito all'assegnazione in sede legislativa. Questo, senza offesa per il Presidente del Senato, lo chiamerei un tiro « mancino » (*Applausi*).

In effetti quei 300 miliardi — e con ciò mi riallaccio a quanto detto dal collega poc'anzi — sarebbero stati più utili sul territorio italiano. Voglio ricordare ancora che la Slovenia ha oggi intenzione di costruire una ferrovia.

Auspico che questi miliardi vengano davvero impiegati per costruire il tratto ferroviario che arriva a Trieste, se non altro per collegarsi con quel famoso « canale 5 » che forse riusciremo a completare nel corso degli anni, sempre che non venga meno il concorso dell'Italia. Se non riusciamo a sviluppare sufficientemente le ferrovie italiane, offriamo ad un paese straniero maggiori possibilità di diventare nostro concorrente nel nostro stesso paese. Se in Slovenia verrà costruita una ferrovia migliore delle nostre, probabilmente verranno preferiti i porti sloveni, almeno fino a quando l'Italia non sarà in grado di superare la concorrenza, anche se la Slovenia subirà la concorrenza con i nostri soldi.

Il quadro generale che ho cercato di descrivere è certamente complesso ma un'amministrazione che non usufruisce di adeguati finanziamenti e che non riesce ad adeguare alle necessità il principale aeroporto, soprattutto per il trasporto delle merci, del paese e che nello stesso tempo finanzia a fondo perduto un paese confinante con 300 miliardi per la costruzione di infrastrutture (dalla lettura del memorandum non si comprende quali

siano) forse ha pensato di raggiungere qualche risultato. Noi pensiamo che il collegamento ferroviario al « canale 5 » non sia stato l'obiettivo del Governo allorché decise di stanziare quei 300 miliardi a favore della Slovenia, anche se è prevedibile che qualche guadagno potrà derivare dalle commesse interne. Forse sarebbe stato meglio favorire commesse interne per la costruzione di infrastrutture o di macchinari di cui necessita il nostro paese.

Anche a parere della lega nord la scorrevolezza del traffico ferroviario verrebbe agevolata con la soppressione dei numerosissimi passaggi a livello ancora presenti sia perché i convogli ormai viaggiano a velocità molto elevata sia perché occorre garantire in ogni modo la sicurezza. Inoltre le priorità indicate dal provvedimento in esame dovrebbero essere meglio specificate per orientare i finanziamenti là dove realmente in convogli ostacolano il traffico, creando situazioni di pericolo (mi riferisco in particolare ai passaggi a livello urbani). La dotazione finanziaria prevista ci sembra sufficiente a garantire questo obiettivo.

Non ci sembra corretto l'orientamento dell'articolo 3 in base al quale si prevede il potenziamento del trasporto merci su ferro lungo i più importanti assi dell'Italia meridionale.

Se è vero che l'Italia doveva essere quella « pensilina » che dall'Europa avrebbe dovuto portare in Asia e in Africa e che i nostri più importanti porti dovrebbero diventare quelli del sud del paese, è altrettanto vero che al nord non esistono le infrastrutture necessarie ad uscire dall'Italia per andare all'estero. Sempre riallacciandomi a quanto è stato poc'anzi affermato, sottolineiamo l'assenza di collegamenti valutabili e sufficienti per recarsi in Germania e in Francia e per passare attraverso l'Austria e la Svizzera.

Sottolineo peraltro che in quest'ultimo paese nella settimana scorsa si è svolto un referendum sul transito dei mezzi pesanti nel proprio territorio (la priorità seguita è stata quella dei livelli dell'inquinamento

atmosferico). A seguito di tale referendum, la Svizzera si è orientata nella direzione di trasferire il più possibile il trasporto delle merci su ferrovia attraverso il proprio territorio. Vorrei evidenziare però che questo paese è già pronto a fare questo tipo di lavoro; mentre l'Italia risulta completamente assente da questo punto di vista e attualmente non è assolutamente possibile caricare un camion su un treno in Sicilia per portarlo, ad esempio, in Germania.

Su questo argomento vi sarebbe una miriade di valutazioni da fare, perché vi sono i ponti sotto i quali non passano i camion e le gallerie che non hanno le sezioni sufficientemente grandi (mi riferisco anche a quelle che sono state costruite ultimamente, a seguito dell'accordo internazionale con la CEE del 1973) e quindi i mezzi commerciali non possono attraverarle.

Nonostante il pacchetto dei finanziamenti previsto dalla legge n. 454, siamo obbligati a valutare l'autotrasporto su gomma ancora per parecchi anni perché questo Governo non sta facendo assolutamente nulla per migliorare la situazione; e non lo sta facendo neppure con il provvedimento al nostro esame!

Nella parte finanziaria del provvedimento si valuta un impegno di spesa da diluire nel corso di dieci anni. Ricordo che ieri la Commissione bilancio, pur esprimendo parere favorevole dal punto di vista del bilancio su questo provvedimento, ha segnalato l'opportunità di diluire i finanziamenti previsti in un periodo di undici anni anziché di dieci anni, perché probabilmente non vi sono le risorse finanziarie necessarie. È evidente che, con la previsione di un anno in più, quei 400 miliardi — sui 4 mila miliardi — sono quelli che andremo ad erogare alla Slovenia!

Al di là di questo, i finanziamenti previsti nel provvedimento sono valutabili in modo concreto nei primi tre anni, poiché il bilancio dello Stato è triennale; risulta invece essere molto vago e molto silenzioso il giudizio relativo ai successivi sette anni. Ciò significa che questo Stato

avrà previsto sicuramente di inserire nelle prossime finanziarie il passivo per questi finanziamenti; ma significa anche che, dal punto di vista della concreta realizzazione delle opere, i lavori andranno avanti a scaglioni e un po' a rilento. Valutando quindi le concrete risorse a disposizione per il 1999 e per il 2000 (riguardo al 1998, credo che purtroppo non si farà in tempo neppure a fare una valutazione generale) e l'ingente mole di lavoro (soprattutto laddove l'eliminazione dei passaggi a livello comporterà la creazione di infrastrutture stradali abbastanza importanti: occorrerà quindi prendere seriamente in considerazione delle progettazioni, tenendo però presenti i tempi burocratici esistenti in questo Stato, che potrebbero anche essere stati determinati da Tangentopoli, ma che rappresentano comunque una realtà), credo che quelle infrastrutture, dopo i primi tre anni, diventeranno sostanzialmente inattuabili. Tutto ciò comporterà il rischio di valutare le stesse questioni alle quali faceva poc'anzi riferimento il collega di forza Italia, quando affermava che dal 1992 vi sono delle progettazioni concrete pronte per i lavori sulla Torino-Milano e che, però, non era stata ancora fatta la conferenza dei servizi. Tutto ciò, tenendo conto che la conferenza dei servizi è lo strumento che dovrebbe velocizzare i lavori. Se questo è il metodo per velocizzare, temo che nel 2001 non saremo assolutamente in grado di dare risposte concrete. Pertanto, se non si cambia il metodo procedurale per le opere pubbliche, rischiamo non solo di non vederle completate, ma neppure avviate (forse le avremo solo progettate). Credo sia l'ora, in questo Stato, di finirla di dare finanziamenti esclusivamente alle progettazioni, senza vedere mai concretizzate le opere.

In questo provvedimento sono stati inseriti alcuni aspetti che inizialmente erano stati valutati positivamente dal nostro movimento. Ora, invece, è stato inserito al Senato da parte del Governo un emendamento, ma soprattutto è stata seguita la solita metodologia, che non è soltanto propria di questo, ma di tutti i

provvedimenti all'esame dell'Assemblea. È diventata infatti prassi ordinaria di questo esecutivo « infilare », come è stato detto prima, vagoncini nei treni-provvedimento, che non hanno nulla a che fare con i progetti di legge in esame; ciò è ancora più deplorabile in questo caso, perché l'emendamento poteva essere inserito dal Governo in sede di finanziaria. Si sarebbe potuto varare un provvedimento sul quale l'intera Assemblea concordava, perché effettivamente il nostro paese non è posto nelle condizioni di essere competitivo con i paesi esteri esclusivamente perché non ha le infrastrutture di collegamento.

Concludo dicendo che il nostro giudizio sul provvedimento non può essere assolutamente positivo (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*).

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

GIORGIO MERLO. Signor Presidente, vorrei svolgere solo brevi considerazioni, anche perché a me pare che non sia il caso, ogni qualvolta affrontiamo un argomento di competenza della Commissione trasporti, ripercorrere l'intera politica dei trasporti del nostro paese e in particolare di questi ultimi due anni. Apprezzo molto il collega Mammola per la sua capacità letteraria e storica, però ritengo che, quando parliamo di ulteriori stanziamenti per la soppressione di passaggi a livello, non sia necessario ripercorrere la storia dei collegamenti veloci del nostro paese, anche perché due sono le finalità precise di questo provvedimento, come hanno colto alcuni colleghi che mi hanno preceduto, in particolare il relatore Giardiello, che ringrazio, e l'onorevole Panattoni. Mi riferisco innanzitutto alla sicurezza del trasporto ferroviario, e in secondo luogo alla necessità di rendere funzionale e sempre più accettabile il decreto Burlando su Malpensa.

Dobbiamo soffermarci su questi due argomenti, non su altri, altrimenti si riaprirebbe la riflessione generale e dovremmo forse dire alcune cose spiacevoli.

Quando parliamo, per esempio, di collegamenti rapidi, non possiamo addossare unicamente e strumentalmente le responsabilità sull'attuale Governo ma, tanto per ricordare la tratta Torino-Milano citata da Mammola, dovremmo verificare quali siano le responsabilità concrete delle singole amministrazioni locali. Atteniamoci, quindi, al tema, senza drammatizzare un singolo provvedimento, senza allargare a dismisura e strumentalmente la riflessione.

A mio avviso l'importanza di questo provvedimento risiede nel fatto che è diretto alla tempestiva attuazione di interventi quanto mai opportuni e necessari per il miglioramento della sicurezza e delle condizioni di esercizio, come hanno ricordato parecchi dei colleghi che mi hanno preceduto. I passaggi a livello, infatti, rappresentando punti di interferenza tra il traffico ferroviario e quello stradale, sono all'origine spesso delle difficoltà dell'esercizio ferroviario. Le cause frequenti di queste anomalie sono i cosiddetti tallonamenti delle barriere, che comportano, oltre a danni alle persone ed alle cose, ore ed ore di interruzioni di linee e ritardi nel servizio. Il progressivo aumento del traffico stradale e ferroviario, peraltro, rischia di far lievitare il bilancio, che non si presenta rassicurante. Ad oggi, infatti — lo ha ricordato il collega Giardiello — sono presenti sulle linee principali ancora circa 1.200 passaggi a livello, solo in parte eliminabili con i finanziamenti già disponibili.

Questo provvedimento prevede, a nostro parere, un ulteriore, cospicuo finanziamento, consentendo non solo la possibilità di eliminare un consistente numero di passaggi a livello tuttora esistenti, ma ponendo anche le basi per il potenziamento e l'ammodernamento degli itinerari ferroviari internazionali, nonché dei principali corridoi ferroviari della penisola. Un investimento miliardario — come è stato ricordato — che conferma comunque, a nostro parere, la volontà precisa e concreta del Governo di intervenire in un settore che continua a denunciare ritardi provocando enormi difficoltà nella circo-

lazione stradale. Un disegno di legge questo che ha per obiettivo, dunque, l'incremento dei livelli di sicurezza e delle condizioni di esercizio per il miglioramento degli standard di efficienza ed economicità di gestione. Infatti, la massiccia presenza di passaggi a livello sulle linee, anche quelle a più elevata velocità, e nei nodi, oltre a costituire una fonte di rischio, comporta un consistente onere per il mantenimento ed il rinnovo dei relativi dispositivi.

Nell'esperienza degli ultimi anni si è posto ripetutamente il problema della definizione delle opere a carico delle Ferrovie dello Stato e di quelle eventualmente a carico degli enti locali. La legge del 1983 — è già stato ricordato anche questo — dispone che gli interventi sostitutivi dei passaggi a livello dovranno essere commisurati alla viabilità esistente e tali da garantire la stessa capacità di traffico, mentre è fuor di dubbio che la legge fa obbligo alle Ferrovie di pagare le opere di sovrappasso e sottopasso più incerte (e qui si doveva intervenire). È il caso della viabilità indiretta, resa tuttavia necessaria dal nuovo assetto dell'attraversamento delle ferrovie.

È qui che si è posto il problema della ricucitura della viabilità. Va comunque rilevata l'importanza di un provvedimento che attua l'impegno concreto e determinante del Governo per accrescere la sicurezza del nostro trasporto ferroviario e credo che il disegno di legge possa rappresentare anche un segnale politico per la stessa Unione europea, come ha ricordato anche il sottosegretario Soriero nel dibattito in Commissione. Una rapida e costruttiva approvazione del provvedimento, che mi auguro per oggi pomeriggio, sarebbe anche indice di una volontà del Parlamento nei confronti dei problemi già segnalati dall'Europa.

La soppressione dei passaggi a livello, dunque, anche se può apparire nell'immediato un costo, è sicuramente un investimento produttivo a lunga scadenza, con particolare riferimento alla scelta su Malpensa. Non dobbiamo dimenticare che, nel momento in cui decolla, questo

HUB mette in discussione equilibri già consolidati ed è appunto a questo traguardo che, secondo me, si rivolge principalmente il provvedimento. Da qui anche la positiva convergenza di molte opinioni registrata all'interno della Commissione, che fa dire che, probabilmente, sta maturando una cultura di governo anche in alcuni settori dell'opposizione.

Ritengo comunque che con questo provvedimento si inserisca un utile tassello per la riforma complessiva della politica dei trasporti nel nostro paese. Credo non si possa accusare il Governo di attuare indirizzi non sorretti da una logica di sviluppo delle infrastrutture. Del resto, gli articoli 3 e 4 del provvedimento, con lo stanziamento di ben 2.500 miliardi apportato al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato, sono un segnale concreto di come il Governo voglia rimuovere problemi endemici che continuano a gravare sull'intero sistema dei trasporti. Lo stesso impegno per Malpensa, con la destinazione di oltre 300 miliardi per la viabilità stradale, è un ulteriore segnale volto a risolvere un problema che determina al contempo anche un forte ritardo che, purtroppo, continua a caratterizzare il nostro sistema dei trasporti.

È per questo motivo che, come gruppo dei popolari e democratici, riteniamo che sia utile un rapido e veloce esame del provvedimento, affinché esso arrivi in porto senza ritardi ingiustificati od inutili e strumentali ostruzionismi.

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

Onorevole Savarese, sebbene abbia in precedenza constatato la sua assenza, poiché le circostanze lo consentono, ma in via del tutto eccezionale, le do ora la parola.

ENZO SAVARESE. La ringrazio, signor Presidente, sarò estremamente breve, perché molte considerazioni sono state già svolte alla presenza del Governo in sede di Commissione trasporti. Desidero però riaffermare in Assemblea che questo pro-

getto di legge fa seguito a tutta una serie di provvedimenti varati da questo Governo che mettono insieme, per così dire, pere e mele. Il disegno di legge in esame si intitola « Piano triennale per la soppressione di passaggi a livello (...) » e peraltro reca, come giustamente sottolineato dai colleghi, i finanziamenti necessari per il potenziamento dei collegamenti ferroviari con l'aeroporto di Malpensa, iniziativa importante non solo per Malpensa, ma per tutta l'Italia. Ebbene, in questo provvedimento il Governo, a mio avviso inopportuno, ha ritenuto di inserire al Senato un articolo che prevede finanziamenti per le ferrovie slovene. Allora, i casi sono due: o questo finanziamento fa parte di un accordo internazionale, per cui la competenza forse sarebbe appartenuta più propriamente al Ministero degli esteri, oppure (per riprendere una considerazione del senatore Andreotti, il quale diceva che a pensare male si fa peccato, ma spesso si indovina) quando su *Il Sole 24 Ore* leggiamo che le ferrovie slovene, beneficiarie di questi 300 miliardi regalati dal Governo italiano, comprano degli ETR, dei Pendolini dalla FIAT, forse possiamo considerare che due più due fa quattro e quindi nutrire qualche sospetto. Per carità, può anche essere una scelta legittima, l'interesse italiano è anche quello della FIAT, ma il problema è un altro. Non si può chiedere (e mi dispiace che una persona corretta ed amabile come il relatore Giardiello abbia in altre occasioni accusato il Polo di fare ostruzionismo sui finanziamenti per Malpensa) al Polo, ad alleanza nazionale, che nello sviluppo di Malpensa credono, di appoggiare un provvedimento nel quale sono inserite altre materie.

Dobbiamo, allora, distinguere le due parti del provvedimento, la prima delle quali sicuramente risponde a legittime esigenze di sicurezza. I passaggi a livello sono oggettivamente fattori pericolosi, un retaggio del passato e, secondo quanto ci confermano le Ferrovie dello Stato, rappresentano una delle principali fonti di incidenti, nelle già peraltro funestate ferrovie del ministro Burlando: è allora

giusto e legittimo che il Parlamento si faccia carico della soppressione o riduzione dei passaggi a livello con un programma pluriennale di investimenti. Altrettanto giusto — forse, anzi, ancor più giusto — è prevedere il potenziamento dei collegamenti ferroviari con l'aeroporto di Malpensa, intervento che però avrebbe forse meritato un provvedimento *ad hoc*, considerato l'impegno che è stato più volte ribadito presso le Commissioni trasporti della Camera e del Senato, quasi all'unanimità, con quelle sole eccezioni di tipo campanilistico presenti nello schieramento dei democratici di sinistra che ricordava poc'anzi il collega Mammola. Devo dire, però, che Malpensa non è certo un problema di Burlando, di Prodi, della SEA o dell'Alitalia: Malpensa è un problema dell'Italia. Un paese che vuol essere moderno, che vuole riacquistare la propria dignità nazionale, che vuole riaffermare a testa alta, di fronte all'Europa, di non essere secondo a nessuno, ebbene, un simile paese di fronte a questi grandi temi deve avere il coraggio di trovare le consonanze e le solidarietà necessarie.

Tale risultato, devo dire — e ciò va a merito anche dei colleghi della maggioranza —, in Commissione trasporti siamo più o meno riusciti a raggiungerlo: ora sta al Governo ed al ministro Burlando avere la forza (confortato anche dal voto su questo provvedimento, che, devo dirlo, sottosegretario Soriero, oggi avverrà in tempi rapidi proprio grazie all'interesse per Malpensa) di rappresentare a testa alta gli interessi italiani nel consesso europeo. Questo è il motivo per il quale il gruppo di alleanza nazionale voterà a favore dell'articolo 4 presentato dal Governo.

Per il futuro, però, rivolgo un invito al Governo affinché si cerchi di predisporre provvedimenti il più possibile omogenei, nei quali si affronti un determinato argomento e rispetto ai quali l'opposizione non sia costretta a prendere il vuoto per il pieno, ma possa compiere legittime valutazioni politiche. Come osservavo poc'anzi, comunque, il problema della sicurezza non si discute, e quello di

Malpensa è un problema nazionale: al riguardo, alleanza nazionale ed il Polo si sono battuti in Commissione ottenendo — devo dire senza grosse difficoltà, il che va riconosciuto a merito del Governo — un ulteriore impegno da parte del Governo non solo per i 300 miliardi collegati al provvedimento ma anche per gli altri stanziamenti necessari al completamento di un'opera che servirà all'Italia intera.

Concludo, quindi, rivolgendo un invito al Governo perché si cerchi di pervenire a provvedimenti che rispettino un po' più l'omogeneità di materia, anche in considerazione di quanto il Presidente Violante sottolinea in ordine all'intelleggibilità delle nostre leggi. Come torneremo a precisare in sede di dichiarazioni di voto, quindi, non possiamo che riaffermare la nostra non opposizione su questo provvedimento, ferme restando alcune valutazioni fortemente critiche e negative sull'articolo 2 e sulla regalìa alle ferrovie slovene di cui ancora non capiamo la necessità.

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

*(Repliche del relatore
e del Governo — A.C. 5128)*

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Giardiello.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Signor Presidente, desidero brevemente ringraziare i colleghi che hanno confermato anche in aula la passione con la quale hanno svolto il dibattito in Commissione e riaffermare l'interesse del paese per questo provvedimento, in base alle ragioni di merito ricordate dai colleghi. Preciso che la realizzazione del corridoio 5 è frutto di un rapporto di cooperazione, cioè di un accordo internazionale e che esso è utile: non facciamo favori a nessuno e tuteliamo l'interesse nazionale nell'ambito di una logica di cooperazione internazionale. Vorrei che questo fosse molto chiaro.

Ricordo che il Senato ha introdotto sia l'articolo 3 sia l'articolo 4, riconoscendo quindi anche l'urgenza dei collegamenti infrastrutturali di Malpensa: penso che abbia fatto bene e sottolineo che gli investimenti complessivi per il raccordo infrastrutturale con l'aeroporto intercontinentale di Milano-Malpensa, insieme a quelli previsti dal provvedimento in esame, raggiungono la cifra di 691 miliardi. Vi è inoltre un impegno già annunciato dal Governo perché la prossima finanziaria destini ulteriori risorse per rendere operativo questo HUB. Infine, sottolineo senza polemiche, come ho ricordato in sede di relazione, che l'atteggiamento responsabile dei gruppi in Commissione si è manifestato con il ritiro della maggior parte degli emendamenti, che certamente erano legittimi ma avevano in parte carattere ostruzionistico. Mi pare, d'altronde, che l'atteggiamento responsabile dei colleghi sia stato confermato in quest'aula. Ritengo pertanto che una rapida approvazione del disegno di legge possa davvero rappresentare una risposta seria che il Governo ed il Parlamento danno alle esigenze del paese.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Con l'approvazione definitiva di questo disegno di legge, già approvato nelle settimane scorse dal Senato, si vara un provvedimento molto importante, che riguarda non solo il piano triennale per la soppressione di passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato, ma anche, come già indicato nel titolo, misure strategiche per il potenziamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza, per una spesa di circa 4 mila miliardi. Si tratta di un provvedimento molto importante — come ripeterò da qui a un momento — per ampliare i margini di sicurezza nel funzionamento della rete ferroviaria nazionale; un provvedimento molto importante, perché sblocca finanziamenti consistenti per i raccordi ferroviari con l'aeroporto

intercontinentale di Malpensa, con riferimento alle linee di collegamento con Milano, Novara e la Svizzera, sia della rete delle Ferrovie dello Stato che di quella delle Ferrovie Nord Milano.

Il provvedimento approvato oggi dal Parlamento della Repubblica è importante perché invia un segnale di enorme interesse alla riunione del Consiglio dei ministri dei trasporti europei che proprio oggi si tiene in Lussemburgo, alla quale partecipa il ministro Burlando in rappresentanza dell'Italia. In vista di questa riunione, si tiene oggi, come i giornali ricordano, un incontro tra il ministro dei trasporti italiano e gli altri ministri europei, per costruire un'intesa definitiva che porti all'apertura dell'aeroporto intercontinentale di Malpensa il 25 ottobre, così come deciso dal Governo italiano. Un'intesa con gli altri ministri europei sulla base di una proposta aggiornata del Governo italiano, che tiene conto della riflessione, del confronto, anche difficile, che vi è stato con la Commissione europea, ma che da parte dell'Italia vuole essere, nel rispetto del confronto con la Commissione europea, la riproposizione di una forte iniziativa italiana per l'apertura dell'aeroporto intercontinentale di Malpensa.

È importante quindi che il Parlamento approvi oggi finanziamenti consistenti che garantiscano i lavori relativi ai raccordi ferroviari, perché è stato questo l'oggetto più delicato del confronto tra il Governo italiano e il commissario europeo Neil Kinnock. Sta in questo l'indubbio valore dell'approvazione rapida di questo provvedimento ed è l'obiettivo che metto in primo piano.

Prima di concludere, vorrei brevemente sottolineare il rilievo di questo provvedimento ai fini dell'attuazione di linee strategiche di intervento sull'ammodernamento e la riqualificazione della rete ferroviaria nazionale, che sono state più volte al centro del confronto in Parlamento e della discussione nella conferenza generale dei trasporti che si è tenuta a Roma agli inizi di luglio.

È stato chiesto da alcuni onorevoli colleghi se questo possa essere considerato un intervento legislativo di tipo tradizionale, con un'impostazione tipica da provvedimento di emergenza, oppure se esso risponda a qualche strategia. Il provvedimento risponde a tre obiettivi strategici. Il primo riguarda le condizioni di sicurezza: su indirizzo del Parlamento il Governo sta portando avanti uno sforzo, nella sua attività di controllo sull'azienda Ferrovie dello Stato, per migliorare ed ampliare le condizioni di sicurezza nel trasporto ferroviario. Il secondo riguarda l'accelerazione di provvedimenti relativi al mantenimento di impegni internazionali dell'Italia verso il territorio sloveno, per favorire una migliore integrazione di tutta l'area del nord-est del nostro paese con le grandi reti transnazionali europee. Il terzo obiettivo è l'ampliamento della dotazione delle risorse per accelerare il miglioramento dei raccordi ferroviari nella rete meridionale, al fine di corrispondere alle grandi novità che stanno caratterizzando lo sviluppo della intermodalità nel Mezzogiorno, a partire dai due grandi porti di Gioia Tauro e di Taranto.

A questi tre obiettivi strategici il provvedimento fa fronte attraverso una dotazione rilevante, di circa 4 mila miliardi.

Per la sicurezza è appena il caso di ricordare che con i 1.100 miliardi aggiuntivi, che attraverso la legge saranno messi a disposizione delle Ferrovie dello Stato, si potrà completare la soppressione di altri 800 passaggi a livello rispetto ai 1.200 ancora esistenti sulle principali linee ferroviarie. In proposito, come previsto dall'articolo 2 del disegno di legge, il ministro dei trasporti presenterà al Parlamento un piano dettagliato di interventi nel settore, che sarà trasmesso alle competenti Commissioni.

Il disegno di legge è innovativo anche dal punto di vista metodologico, perché definisce una quota di finanziamento (nella misura massima del 10 per cento) anche a favore di interventi su linee ferroviarie di interesse regionale. È un primo segnale importante, che tende a valorizzare l'integrazione per grandi aree

regionali, con la costruzione di una vera e propria rete regionale che integri quella delle Ferrovie dello Stato con le altre già in gestione commissariale governativa. Si prevede poi l'intesa fra regioni, province e comuni per la soppressione di passaggi a livello che interessano gli itinerari regionali, con la possibilità di utilizzare a tal fine lo strumento dell'accordo di programma.

Per quanto riguarda il secondo obiettivo strategico (impegni internazionali nei confronti della Slovenia), sento il dovere di fornire un chiarimento esplicito al fine di acquisire un parere positivo (del resto già largamente espresso) sul comma relativo all'impegno di 300 miliardi verso il territorio sloveno. L'ipotesi di una trattativa rispetto ad altre iniziative riguardanti soggetti che operano nel nostro paese rappresenta un'interpretazione maliziosa (si è fatto riferimento alla produzione di Pendolini della FIAT). Sarebbe un errore dare questa lettura maliziosa, che svilirebbe l'impegno di cui sto qui esplicitando il senso ed il valore. D'altra parte, è auspicabile che tutto il Parlamento esprima la sua soddisfazione se produzioni qualificate dell'industria nazionale cominciano ad incontrare una più ampia domanda estera in base a positive valutazioni: l'acquisto delle nostre produzioni nazionali costituisce infatti un'apertura per ulteriori spazi di mercato.

Diversi sono i motivi per cui abbiamo deciso di chiedere al Parlamento lo stanziamento di 300 miliardi verso la Slovenia sotto forma di impegno internazionale dell'Italia. Il problema è che dall'altra parte del confine italiano si è determinato un vero e proprio collo di bottiglia. Siamo aperti a valutare, nell'ambito dei 2.500 miliardi previsti in questa legge, ulteriori interventi di potenziamento della rete ferroviaria da Gorizia a Trieste, però senza dimenticare che vi è stato un impegno serio e rigoroso del Governo e delle Ferrovie dello Stato per potenziare la rete ed anche i terminali di trasporto ferroviario.

Si pensi al grosso investimento per organizzare lo scalo di Servignano; si

pensi agli interventi in corso in queste settimane per ammodernare e migliorare la qualità della rete ferroviaria nel tratto da Monfalcone verso Trieste e per valorizzare il raccordo ferroviario con il porto di Trieste; si pensi agli interventi che sono in corso da parte delle Ferrovie dello Stato su tutta la vecchia pontebana sulla linea da Tarvisio ad Udine. Sono tutti interventi concreti che stanno dando il senso di un potenziamento.

Capisco la questione posta dall'onorevole Ciapucci, però non bisogna sempre guardare al passato in maniera statica. È vero, c'è stata e c'è ancora una carenza di dotazione infrastrutturale, ma il Governo si è mosso, anche sulla base delle indicazioni date dal Parlamento, per accelerare interventi in quell'area del paese. Oggi siamo in grado di dire che sono in corso interventi importanti e che sarebbe miope continuare a potenziare quelli sul territorio italiano senza porsi il problema di quanto possa essere nocivo il collo di bottiglia che impedisce al flusso delle merci di arrivare in Slovenia e di percorrere l'intero « corridoio n. 5 ».

Con l'intervento qui previsto e programmato si tende, dunque, a saldare un intervento di cooperazione sull'intero « corridoio n. 5 », al fine di fluidificare quel raccordo internazionale tra i due paesi e di migliorare le condizioni di competitività delle produzioni italiane rispetto ai punti di sbocco sul mercato, verso ed oltre la Slovenia.

Ho inteso sottolineare con forza questo aspetto, perché non si può banalizzare, facendo riferimento al fatto che l'emendamento è stato introdotto al Senato. Quella era la fase della discussione tra i comitati tecnici misti che stanno seguendo il problema a livello internazionale ed in quella sede si è maturata una previsione. Si è dunque individuato il primo strumento di legge utile pur di agganciare una proposta di intervento integrativo.

Tuttavia, come ho detto, l'intervento serve innanzitutto ai produttori delle merci italiane. Non si tratta, dunque, di un regalo che si sta facendo agli operatori stranieri. Evidentemente l'obiettivo è

quello di sviluppare la cooperazione, ma nell'ambito della salvaguardia di importanti interessi produttivi delle aziende italiane.

Concludo con un riferimento al Mezzogiorno, anche accogliendo alcune valutazioni interessanti che sono state fatte e che forse andranno prese in considerazione nella interpretazione letterale del testo. L'intervento di potenziamento della rete nel Mezzogiorno non può essere valutato separatamente da una forte integrazione con il primo obiettivo, previsto nel comma 1 dell'articolo 3 della presente legge, che è quello del potenziamento e dell'ammodernamento degli itinerari ferroviari internazionali e dei collegamenti ad essi afferenti.

Il Governo lavorerà perché le Ferrovie dello Stato possano potenziare la rete ferroviaria nel Mezzogiorno, favorendo questa integrazione con i grandi itinerari internazionali ed i collegamenti ad essi afferenti. Non avremo bisogno di divaricare una velocità doppia, che già si manifesta in tutte le sue contraddizioni. Il Mezzogiorno avrà bisogno di interventi ben più consistenti di quelli qui prefigurati per recuperare quarant'anni di ritardi nel potenziamento e nella qualificazione della sua rete ferroviaria, ma questo è un primo segnale importante ed è altresì significativo che si colga l'esigenza — quindi apprezzo i rilievi fatti da alcuni deputati — di una migliore integrazione della rete meridionale nei grandi itinerari nazionali ed internazionali. Di questo, infatti, si tratta: del potenziamento del raccordo ferroviario a partire dalla valorizzazione di due novità fondamentali, che sono lo sviluppo dei porti nel Mezzogiorno e la crescita di elementi di intermodalità attorno ai porti. Gioia Tauro è diventato il primo porto del Mediterraneo in soli tre anni, ma la novità ulteriore è che, secondo i dati del 1997, il porto di Gioia Tauro si è sviluppato non « contro » gli altri porti, ma assieme a quelli di Genova e di Livorno, nell'ambito di uno sviluppo della portualità meridionale: da Napoli a Salerno, da Cagliari a Catania, da Taranto a Brindisi. Ecco perché è importante che

« l'intervento » dei 2.500 miliardi sia mirato a potenziare il raccordo tra ferrovie e porti, a partire da Gioia Tauro e da Taranto, dal rilancio del contratto d'area con il porto di Crotona, dalla valorizzazione della piana di Sibari con il porto di Corigliano, dai movimenti interessanti che stanno qualificando il porto di Catania e il porto di Salerno nell'interscambio con il porto di Gioia Tauro.

C'è una visione strategica, quindi, di valorizzazione della portualità meridionale e di potenziamento dell'intermodalità nel Mezzogiorno e nel raccordo con le grandi reti internazionali.

Concludo, Presidente, riferendomi a quanto è stato già detto nell'interessante relazione dell'onorevole Giardiello, non solo sugli scenari e sugli obiettivi di fondo di questo provvedimento, ma anche sull'importanza che la Camera approvi oggi e definitivamente questo progetto di legge.

Sappiamo che la Commissione bilancio ha fatto delle osservazioni, come ha ricordato il relatore, ma auspichiamo che la Camera, così come ha già fatto all'unanimità la Commissione trasporti (colgo l'occasione per esprimere un apprezzamento del Governo per il lavoro intenso, teso ma fortemente unitario, svolto e coordinato dal presidente della Commissione e dal relatore), possa giungere ad un voto definitivo su questo provvedimento, nel rispetto dei suggerimenti dati dalla Commissione bilancio, senza doverli interpretare come vincoli modificativi per la legge, come altre volte è avvenuto, e tenendo conto che non vi era stata osservazione analoga da parte della Commissione bilancio del Senato.

Ritengo che tutti insieme, tutto il Parlamento, possiamo dare questo segnale forte nei confronti della discussione che è aperta a livello europeo, della riunione che si tiene a Lussemburgo, degli impegni del Governo e del Parlamento sui raccordi ferroviari per Malpensa.

Chiedo al Presidente di consentire la pubblicazione in calce al resoconto stenografico della seduta odierna di una tabella riepilogativa e dettagliata sul complesso degli investimenti per 691 miliardi relativi

al raccordo ferroviario di Malpensa, e con questo spirito auspichiamo la più rapida approvazione in giornata del provvedimento in oggetto: è un segnale per l'Europa, è un segnale importante per l'Italia e per Milano.

PRESIDENTE. Onorevole Soriero, la Presidenza lo consente senz'altro.

Il seguito del dibattito è rinviato alla ripresa pomeridiana della seduta.

Discussione del disegno di legge: S. 3499 – Nuovi interventi in campo ambientale (modificato dalla XIII Commissione permanente del Senato) (4792-B) (ore 12,07).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dalla Camera e modificato dalla XIII Commissione permanente del Senato: Nuovi interventi in campo ambientale.

Avverto che la VIII Commissione (Ambiente) si intende autorizzata a riferire oralmente.

(Contingentamento tempi discussione generale – A.C. 4792-B)

PRESIDENTE. Avverto che a seguito della riunione del 30 settembre della Conferenza dei Presidenti di gruppo si è provveduto, ai sensi dell'articolo 24, comma 3, del regolamento, all'organizzazione dei tempi per l'esame del disegno di legge. Il tempo riservato alla discussione generale è così ripartito:

relatore: 25 minuti;

Governo: 25 minuti;

richiami al regolamento: 10 minuti;

interventi a titolo personale: 1 ora (con il limite massimo di 15 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato);

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

verdi: 12 minuti; socialisti democratici italiani: 7 minuti; CCD: 7 minuti; minoranze linguistiche: 4 minuti; per l'UDR-patto Segni-liberali: 3 minuti; la rete: 3 minuti.

Il tempo a disposizione dei gruppi è ripartito nel modo seguente:

democratici di sinistra-l'Ulivo: 31 minuti;

forza Italia: 40 minuti;

alleanza nazionale: 40 minuti;

popolari e democratici-l'Ulivo: 31 minuti;

lega nord per l'indipendenza della Padania: 36 minuti;

rifondazione comunista-progressisti: 30 minuti;

UDR: 33 minuti;

rinnovamento italiano: 30 minuti;

(Discussione sulle linee generali – A.C. 4792-B)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle modificazioni introdotte dal Senato.

Il relatore, onorevole Scalia, ha facoltà di svolgere la relazione.

MASSIMO SCALIA, *Relatore*. Il provvedimento in esame n. 4792-B è in seconda lettura alla Camera e riguarda nuovi interventi in campo ambientale.

Gli interventi di cui al titolo della legge sono numerosi e di diversa natura. All'articolo 1 viene presa in considerazione l'intera questione concernente la bonifica di siti contaminati e del loro ripristino ambientale, fornendo una categoria di siti di interesse nazionale ed un primo elenco di aree su cui intervenire. In questo

elenco ci sono aree che sono distribuite in tutto il paese e che sono, purtroppo, in gran misura aree storiche assai note per la situazione di degrado ambientale in cui versano.

All'articolo 2 si prevede una serie di interventi che potremmo catalogare sotto la specie generale della conservazione della natura, che vanno dall'istituzione di nuovi parchi, in particolare quello dell'alta Murgia e della val d'Agri e Lagonegrese, all'avvio delle procedure istitutive del « santuario dei cetacei » nell'alto Tirreno-mar Ligure. Vi è poi un complesso di norme volte a modificare la legge n. 394, che riguardano prevalentemente procedure, formazione e governo degli enti parco.

L'articolo 3 disciplina gli interventi previsti dalla legge n. 344 del 1997.

L'articolo 4 contiene svariate disposizioni volte a realizzare diversi interventi di carattere ambientale. Segnalo, in particolare, il complesso problema dell'isolamento ambientale nell'area industriale e portuale di Genova, con la cessazione delle lavorazioni siderurgiche a caldo e con il mandato che viene conferito per realizzare un'intesa tra la regione Liguria ed il Ministero dell'ambiente, da un lato, e l'autorità portuale di Genova, dall'altro, affinché questa svolga la funzione ad essa attribuita per quanto attiene, in particolare, alla dismissione di alcune aree e la realizzazione dell'intero progetto di risanamento e di conversione delle attività produttive in un accordo di programma stipulato tra tutte le parti interessate. Queste sono molte; si tratta del Ministero dell'industria, del Ministero dell'ambiente, del Ministero dei trasporti, del Ministero del lavoro, della regione Liguria, della provincia e del comune di Genova, dell'autorità portuale di Genova e della società per azioni ILVA.

Sempre all'articolo 4 è prevista una serie di altri provvedimenti che vanno dalla attuazione della convenzione di Washington all'istituzione del comitato nazionale per la lotta alla siccità ed alla

desertificazione, ad una serie di modifiche del decreto legislativo n. 22 del 1997, che riguarda la materia dei rifiuti.

Questo è, in estrema sintesi, l'insieme degli interventi previsti dal provvedimento; io ne ho citati soltanto alcuni. Quello al nostro esame è un disegno di legge del Governo, che ha subito delle profonde e sostanziali modifiche già in prima lettura alla Camera. Queste profonde e sostanziali modifiche non sono parse sufficienti ai colleghi del Senato i quali, a loro volta, hanno provveduto ad apportare ulteriori numerosissime modifiche al provvedimento. Ho già svolto in Commissione in sede referente una analisi comparativa e dettagliata delle modifiche apportate al testo approvato dalla Camera dal Senato, pertanto rimando alle considerazioni da me svolte in quella sede.

Alcuni colleghi, nel corso del dibattito in Commissione, hanno rilevato una dissimmetria di atteggiamento rispetto ai due provvedimenti tra loro paralleli: quello al nostro esame e un disegno di legge presentato dal Vicepresidente Veltroni, concernente anch'esso l'attuazione di tabelle A e B per interventi nel campo dei lavori pubblici. La dissimmetria è consistita nel fatto che la Camera non ha apportato modifiche all'altro testo, trasmessole dal Senato, per consentire una approvazione del provvedimento in tempi rapidi; ciò per evitare il rischio di possibili perdite di finanziamento, ove quel provvedimento fosse poi giunto — come accade oggi — alle soglie della trasmissione alla Camera della legge finanziaria da parte del Governo.

Vi è stata perciò qualche recriminazione — che nella mia qualità di relatore penso sia doveroso riferire — per l'appunto su un certo atteggiamento « dissimmetrico » del Senato sul provvedimento in esame che, molto modificato dalla Camera rispetto al testo originario, è stato ulteriormente e fortemente modificato dall'altro ramo del Parlamento. Tutto ciò, e proprio perché esistono valutazioni di merito profondamente diverse, potrebbe trasformarsi — e non esito a definirlo così in un sistema bicamerale perfetto — in uno « jo-jo », vale a dire in un « avanti e

indietro» senza fine, ove ogni Camera mantenesse invincibile ed incoercibile il proprio punto di vista.

Come dicevo, ritengo corretto ricordare che alcuni colleghi hanno lamentato questo atteggiamento «dissimmetrico» che sembra essersi prodotto già altre volte in quel «versante» dello «jo-jo» che riguarda il Senato. Devo però osservare che l'insieme delle disposizioni è tale che tutti i colleghi, anche quelli dell'opposizione, ne hanno riconosciuto l'importanza ed il loro carattere generale di efficacia su tutto il territorio nazionale. Di più: se il provvedimento non venisse approvato prima dell'inizio della sessione di bilancio, il rischio di perdere una parte dei finanziamenti sarebbe davvero molto concreto ed elevato. Esiste — è vero — un percorso teorico-astratto che potrebbe conservarne gran parte, ma per l'appunto si tratta di un percorso di tal natura e perciò molto difficile da seguire in concreto nell'*enjam-bement* tra la sessione di bilancio, che si apre lunedì prossimo alla Camera, il passaggio alla sessione di bilancio al Senato e la eventuale approvazione del provvedimento stesso in sedute successive a quella odierna, vale a dire inevitabilmente dopo l'approvazione da parte della Camera della legge finanziaria.

La sostanziale importanza del provvedimento, che configura grosso modo una spesa di circa 700 miliardi per interventi decisamente rilevanti che avranno anche una ricaduta occupazionale non decisiva, ma sicuramente significativa, nonché la considerazione della mancata approvazione del provvedimento nella seduta odierna, fanno davvero paventare la possibilità di una perdita sostanziale dei finanziamenti e, quindi, degli interventi ad essi connessi. Per queste ragioni, già in sede referente, il relatore invitò i colleghi della Commissione a non presentare emendamenti; invito che ripeto anche oggi in Assemblea. È ovvio che, se si dovesse passare alla fase della discussione di eventuali emendamenti, esprimerò le mie valutazioni di merito.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

VALERIO CALZOLAIO, *Sottosegretario di Stato per l'ambiente*. Signor Presidente, considero esaustiva la relazione del relatore Scalia e giuste le riflessioni circa l'urgenza del provvedimento. Visto anche che ci troviamo in seconda lettura, mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Vincenzo Bianchi. Ne ha facoltà.

VINCENZO BIANCHI. Signor Presidente, lo scorso mese di luglio, in occasione della prima lettura del disegno di legge recante nuovi interventi in campo ambientale, parlando a nome di forza Italia, evidenziai l'alto senso di responsabilità che il mio partito, e per onestà tutto il Polo, ha sempre dimostrato nell'affrontare problematiche di rilevante interesse nazionale, quali quelle relative alla tutela nell'ambiente. L'esigenza di approvare, senza stravolgerlo, il disegno di legge n. 4792 e la consapevolezza delle risorse economiche poco fa menzionate anche dal relatore, pari a circa 700 miliardi, con effetti positivi sul dramma della disoccupazione nel nostro paese, motivavano il sottoscritto ad un *gentlemen's agreement*.

Oggi torna all'esame dell'Assemblea il medesimo provvedimento, in buona parte modificato nella sua sostanza da furbesche aggiunte, da soppressioni di interi commi e sostituzioni di termini che, pur mutando di poco la struttura generale, nella sostanza incidono su materia importante. Già nello scorso luglio emergeva il dissidio all'interno della maggioranza, che puntualmente denunciavo in quest'aula. Dopo aver seguito con attenzione critica ed ottica costruttiva questo per noi — lo ripeto — importante provvedimento e dopo aver partecipato alla discussione con proposte e considerazioni puntualmente ignorate dalla maggioranza, le nostre valutazioni sul disegno di legge non furono certo positive. Non va dimenticata la

bocciatura del mio emendamento teso a dare la giusta importanza agli enti parco, che dovevano essere interpellati.

Il « nuovo articolato » — lo dico tra virgolette — nel testo modificato dal Senato non sembra presentare elementi innovativi tali da far mutare la nostra considerazione di fondo, tutt'altro: è chiara la spartizione avvenuta nell'Ulivo. In questo caso va dato atto ai senatori di essere più bravi di noi deputati. Il problema, semmai, si pone in termini di identità e correttezza. Identità perché mi chiedo se il lavoro del Parlamento sia di pari dignità e si possa accettare senza denunciarlo. Quanto alla correttezza, aspetto di vedere se oggi i colleghi della maggioranza, a fronte di quanto ci hanno chiesto in occasione della prima lettura del disegno di legge, in presenza di tutt'altro testo, avranno un sussulto e quindi, per non essere umiliati, faranno qualcosa che li riabiliti nei confronti dei loro colleghi senatori! O prevarranno, come — ahimè — siamo abituati, la ragione di partito?

Il « nuovo articolato », come modificato dal Senato, non sembra presentare elementi innovativi tali da far mutare la nostra considerazione di fondo, dicevo; il Governo, d'altro canto, piuttosto che programmare una gestione organica del problema ambientale che possa coinvolgere in un disegno unitario aspetti di tutela per il territorio e ineluttabili esigenze economiche e di sviluppo, continua anacronisticamente a trattare separatamente le finalità ecologiche, come se queste fossero slegate dal contesto economico generale e particolare del paese.

Quello che chiedevamo e che continuiamo a chiedere — del quale non si intravede traccia nella politica ambientale dell'Ulivo — era un progetto in grado di sviluppare un bilanciamento tra le esigenze ecologiche e quelle economiche, così da integrare i due paradigmi di una prospettiva capace di produrre nuove e vantaggiose opportunità per gli attori sociali, istituzionali ed economici. Basta uno sguardo ai paesi più evoluti del nostro continente per rendersi conto come i

sistemi politici, che hanno maggiormente ispirato le rispettive politiche ambientali ad un approccio di stampo consensuale, siano anche quelli che sono stati in grado di conseguire una migliore qualità dell'ambiente.

Per tornare all'esame del nuovo articolato, devo dire che ci lascia perplessi la soppressione del comma 8 dell'articolo 2 che, approvato a stragrande maggioranza lo scorso luglio in quest'aula, istituiva l'ente parco nazionale del Circeo.

Ci chiediamo quale sia stata la logica di tale drastica inversione di rotta e che cosa renda il parco nazionale del Circeo una realtà poco meno simile agli altri parchi italiani.

Perché il parco nazionale del Circeo non potrà fruire di una struttura che avrebbe consentito alla comunità locale direttamente interessata di partecipare alla gestione ed alla programmazione di quello che è unitamente considerato un gioiello del nostro patrimonio ambientale? La valorizzazione dell'ambiente e la tutela di un'area tanto importante a chi la lasciamo?

Anche questo ci spaventa nel presente provvedimento: la volontà più o meno recondita di voler accentrare nelle mani dell'esecutivo tutto il potere gestionale; l'indirizzo politico dirigista che ha portato questa estate il ministro dell'ambiente a prevedere — autonomamente e senza consultare le istituzioni locali ed a scapito delle popolazioni — assurdi vincoli, per il momento e per il modo in cui sono stati delineati, per l'isola di Ponza. Ed ecco l'importanza, da me sempre rivendicata, di ascoltare i responsabili degli enti parchi: ho sollevato questa esigenza proprio con quell'emendamento che ha fatto la fine che ha fatto!

Devo constatare che l'ostinatezza del ministro non conosce frontiere, con il desolante risultato di dover spesso rivedere il proprio operato. Lo stesso dicasi per il programma nazionale per le bonifiche, per il quale, dietro alle sembianze di un provvedimento di carattere meritorio, si nasconde il concreto rischio di porre in essere le ennesime e poco efficaci

misure dispensatrici di finanziamenti pubblici « a pioggia » o, peggio ancora, di individuare gli interventi prioritari non sulla base della rilevazione del livello di inquinamento o della pericolosità delle situazioni ai fini della salute pubblica, così come rilevata dagli enti locali, ma piuttosto sulla base dei soggetti che si riterrà opportuno privilegiare con i finanziamenti statali.

Per tutte le considerazioni appena enunciate, i deputati del gruppo di forza Italia non possono che valutare negativamente il presente provvedimento ed annunciare su di esso il loro voto contrario.

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

SAURO TURRONI. Presidente, colleghi, rappresentanti del Governo, il relatore ed il collega che mi ha preceduto hanno già avuto modo di sottolineare le numerose modifiche introdotte dal Senato a questo provvedimento. Intendo soffermarmi su di esse, definendole in molti casi assai negative, peggiorative del testo che avevamo dovuto subire alla Camera, dove in cambio degli interventi che riguardavano le bonifiche delle zone ad alto rischio ambientale, delle risorse per il Ministero dell'ambiente, del santuario delle balene (di cui ieri sera abbiamo festeggiato la definizione dei confini), e di altri elementi positivi contenuti in questo provvedimento, avevamo dovuto accettare e subire duri colpi inferti alla legge sui parchi proprio per iniziativa di esponenti della maggioranza che si identificano nell'area ambientalista del maggior partito della coalizione di Governo. Queste modifiche, tutte negative, tese a ridurre il ruolo e i compiti del Ministero dell'ambiente, erano volte a far prevalere interessi locali o localistici nei confronti del dovere di tutela e di corretta fruizione di parti del territorio nazionale di straordinaria qualità e valore che appartengono e riguardano l'intero popolo italiano, se non tutta la comunità internazionale, in virtù anche del valore e della qualità della biodiversità in esse presenti.

Nell'intervento che svolsi in aula quando esaminammo in prima lettura il provvedimento parlai di colpo di mano attuato con il concorso attivo e determinante della presidenza del coordinamento dei parchi, che si era tramutata in organismo politico di parte e che riproponeva tesi legate ad uno sviluppo di stampo localistico e miope. Un esempio per tutti: mentre tutto lo sforzo riformatore di questo Governo e del Parlamento si indirizzava verso la separazione dei ruoli, dei compiti e delle funzioni tra la parte politica, a cui spetta l'indirizzo, e la parte tecnica, a cui spetta la gestione, questi riformatori, che vogliono richiamarsi all'ambientalismo, proponevano, in totale contrasto, di sottoporre la struttura tecnica e i direttori dei parchi al diretto controllo attraverso la nomina della struttura politica.

Con un atteggiamento incomprensibile, che ha messo a repentaglio il provvedimento, il Senato — ed al Senato una parte della maggioranza, quella stessa che aveva così pesantemente preteso modifiche negative alla legge n. 394, e in quella parte della maggioranza lo stesso presidente della Commissione che si è distinto per la presentazione di numerosi emendamenti tutti volti a peggiorare la legge sui parchi — ha colpito duramente questo provvedimento. Molte di queste modifiche nulla avevano a che fare con i risultati dell'indagine conoscitiva sull'attuazione della legge n. 394, conclusa pochi mesi fa alla Camera.

Non posso nascondere, quindi, come questi comportamenti politici negativi rispondano a logiche che hanno come unico obiettivo la possibilità di ridurre i parchi nazionali ad espressione di un modesto localismo e di una becera concezione dello sviluppo vagamente « riminese ». È ben singolare che una legge voluta fortemente dagli ambientalisti e dai verdi, e che era stata approvata quando in quest'aula e al Governo sedevano gli esponenti della prima Repubblica, sia oggetto in questo periodo attacchi così forti e negativi.

Voglio ora velocemente esaminare le modifiche negative introdotte dal Senato. Il relatore ha già indicato i nuovi contenuti del testo in esame ed il collega Bianchi si è espresso a proposito della soppressione del comma 8 dell'articolo 2, laddove si istituiva l'ente parco nazionale del Circeo. Caso singolare si tratta dell'unico parco nazionale, tra quelli indicati dalla legge n. 394, istitutiva del Ministero dell'ambiente, sottratto alla competenza di quest'ultimo. Per quali motivi, per quali *lobby*, per quali interessi, con quali motivazioni?

Alla Camera si era già introdotto il principio di un ruolo, addirittura sovraesperto, delle comunità dei parchi quando si era voluto leggere che quella cooperazione e quella intesa che doveva intervenire tra le regioni ed il Ministero dell'ambiente non dovesse essere ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616, secondo quanto attualmente previsto, oppure ai sensi dell'articolo 27 della legge n. 142, ma sottoponendo sempre ed in ogni caso la definizione, la costituzione, l'organizzazione dei parchi nazionali all'intesa con le regioni. Diciamo allora che non vogliamo più i parchi nazionali, ma delle entità ciascuna delle quali sia separata dalle altre.

Perché poi introdurre delle norme di semplificazione che però stravolgono l'ordinamento di governo di quei territori, stabilendo che le comunità dei parchi possono promuovere quei patti territoriali che già tanto danno stanno facendo, secondo quanto prevedevano le norme di buon governo del territorio nelle zone dove vengono proposti? Peraltro, non si tratta di aree naturali protette. I patti territoriali: a quando le conferenze dei servizi, a quando tutte le altre deroghe? Alle prossime proposte di modifica della legge n. 394? Le aspetto con preoccupazione.

Nel comma 22, quando si parla di programmi nazionali e di politiche di sistema, si configura un nuovo attentato. Infatti, invece di avere come principale obiettivo, come risulta dal provvedimento modificato, la conservazione e la fruizione

dei parchi e delle aree naturali per la loro biodiversità e per il loro valore naturale, si ha come unico interesse una concezione « sviluppatista » della conservazione.

Vengono introdotte le questioni agrosilvopastorali tradizionali e quelle dell'agriturismo e del turismo ambientali, le quali, però, fanno parte del piano di sviluppo economico di quelle aree, che avrebbe dovuto essere realizzato in un anno dalle comunità dei parchi. Queste ultime non li hanno mai fatti ed adesso si introduce come obiettivo non già quello della tutela, ma quello della valorizzazione delle attività di carattere economico che ho ricordato, che certo devono trovare un loro ruolo ed una loro funzione, ma che, comunque, sono attività secondarie rispetto a quello che è il primo obbligo e il primo dovere che ci spetta, ossia la tutela di parti straordinarie del territorio.

Non a caso, mentre prima si stabiliva che il piano socio-economico del parco doveva essere fatto entro un anno dalla sua costituzione, adesso nel comma 31 si legge che quel piano si avvia, ma non si sa quando verrà terminato. Quel piano si avvia perché tutto viene messo in connessione e lo si sottopone allo stimolo incrociato, chiamiamolo così (a mio avviso, al ritardo), dell'iniziativa della comunità del parco e della sua segreteria che, contestualmente, attraverso reciproche consultazioni, dovrebbero realizzare l'uno e l'altro strumento di governo.

Perché tutto questo? Perché questa commistione, questo nuovo pasticcio? Evidentemente, si vuole ritardare fortemente.

Con il testo approvato dalla Camera avevamo cercato di utilizzare i forestali che già operano nei parchi, sottraendoli a tentativi di riforma che vorrebbero spostare il Corpo forestale dello Stato smantellandolo e ripartendolo tra le regioni. Eravamo riusciti a recuperare un disegno di governo unitario per quel che riguarda la vigilanza.

Ebbene, quella parte è stata soppressa ed è stato mantenuto per intero il principio sancito nella legge n. 59, che consentirà (lo sappiamo perché conosciamo quello che sta bollendo in pentola e le

modifiche che abbiamo visto non dimostrano certo il contrario) di smantellare questo corpo per frazionarlo su base localistica.

Cosa dire, ancora, di quell'attività di selezione e riduzione delle specie, che eventualmente modificano l'equilibrio tra gli animali e la natura, per esempio nel parco, stabilendo che sono i cacciatori del luogo ad essere investiti di questa funzione?

Potrei sottolineare altri aspetti, relativi al decreto legislativo in materia di rifiuti, e così via, ma voglio solamente esprimere una forte preoccupazione in merito a quanto disposto dall'articolo 4, comma, 29, il quale consente una deroga al divieto di utilizzo di amianto sotto forma di treccia per alcune attività o di materiale « non sostituibile con prodotti equivalenti disponibili»: ciò vuol dire che i prodotti equivalenti non verranno ricercati e trovati, sebbene l'amianto rientri tra i materiali che sicuramente provocano il cancro. Non si capisce, quindi, per quale motivo il Senato abbia voluto introdurre anche questa modifica, assolutamente negativa e per noi inaccettabile.

Ciò nonostante, noi sappiamo fare di necessità virtù, in quanto non possiamo permettere che questo provvedimento, che presenta quegli aspetti positivi che ho ricordato all'inizio del mio intervento, non venga approvato. Perciò, pur sollevando tutte le questioni politiche che ho rilevato nel mio intervento, ci siamo astenuti dal presentare emendamenti. Esprimiamo ampie critiche politiche verso i comportamenti tenuti al Senato, ma chiediamo l'immediata approvazione di questo provvedimento, riservandoci di intervenire, per quanto riguarda le leggi sui parchi, con successivi provvedimenti, per modificare gli aspetti che riteniamo assolutamente negativi ed inaccettabili.

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

DOMENICO PITTINO. Signor Presidente, la Camera esamina per la seconda volta il presente disegno di legge, a seguito

di una serie di modifiche introdotta dalla XIII Commissione permanente del Senato in sede deliberante.

Le modifiche più rilevanti rispetto al testo approvato in prima lettura dalla Camera riguardano le seguenti tematiche: la possibilità di utilizzo dello strumento dell'accordo di programma nei parchi dell'arco alpino, dell'Appennino, delle isole e delle aree marine protette, per incentivare lo sviluppo di attività economiche, come le attività agro-silvo-pastorali tradizionali, l'agriturismo ed il turismo ambientale; la soppressione delle disposizioni che prevedevano l'obbligo di vendita della birra in imballaggi riutilizzabili ed il conseguente divieto della commercializzazione della birra in lattina nei pubblici esercizi siti nel territorio nazionale; l'interpretazione autentica del termine « affinazione » relativamente al processo di riutilizzo degli scarti d'oro; l'esenzione delle scritte ambientali per i rivenditori di beni durevoli aderenti ad associazioni che sottoscrivono accordi di programma; relativamente ai rifiuti trasportati al servizio pubblico, l'obbligo della tenuta del registro e della presentazione del MUD solo per le quantità conferite; la proroga al 1° gennaio 2000 della tariffa sui rifiuti urbani; la proroga di un anno dell'obbligo dell'autorizzazione per i depositi di olio minerale usato.

Le modifiche introdotte prevedono inoltre l'obbligo della partecipazione al Conai per gli utilizzatori di imballaggi, a prescindere dal fatturato e la previsione di semplificazioni, quali la presentazione del MUD da parte di chi gestisce i relativi rifiuti di imballaggio; la riduzione delle sanzioni — anche per i produttori —, in caso di mancata partecipazione entro il 31 dicembre 1998, a sei volte le somme dovute al Conai, oltre all'obbligo di corrispondere di contributi pregressi; la riduzione alla metà della sanzione per i primi due mesi di ritardata adesione. Si prevede inoltre l'introduzione della deroga all'embargo dell'amianto, prevedendo la possibilità fino al 31 ottobre 2000 di importare 760 chilogrammi sotto forma di treccia o di materiale per guarnizioni, da

destinarsi ai processi produttivi del cloruro di sodio e del polietilene ad alta pressione.

Resta evidente che il presente disegno di legge, emanato dal Governo con lo scopo di sostenere attivamente la politica ambientale del Ministero dell'ambiente e rendere attuativi alcuni accantonamenti dei fondi speciali della legge finanziaria per il 1998, si è trasformato nel corso dell'esame parlamentare in una legge di modifica del decreto legislativo n. 22 del 1997. Indubbiamente, l'entrata in vigore di questo decreto legislativo ha creato una serie di disagi nel mondo produttivo ed è sotto gli occhi di tutti la necessità di una revisione di alcuni passaggi importanti del ciclo di recupero dei rifiuti: del resto, è tuttora aperto il dibattito sul mancato raggiungimento dell'uniformità circa la definizione di rifiuto e di recupero dei rifiuti tra i vari Stati membri della Comunità europea. Per tutti, vorrei citare un esempio: ci sembra assurdo considerare rifiuti gli scarti del legno vergine, che secolarmente sono stati usati dalle nostre genti come combustibili. Questo mette in difficoltà centinaia di piccole segherie ed aziende del settore.

Vi è però da sottolineare che la mancanza di una revisione organica dell'intero testo del decreto legislativo e l'introduzione di modifiche sporadiche del testo medesimo, da parte sia della Camera sia del Senato, rischia di aumentare la confusione nei settori produttivi circa il recupero dei rifiuti e di creare discriminazioni relativamente ai problemi del riutilizzo di alcuni materiali che non sono stati presi in considerazione. La stessa proroga al 31 dicembre 1998 del termine per l'adeguamento a regime dei rifiuti dei materiali cosiddetti mercuriali, in realtà, non risolve ma tampona momentaneamente i problemi degli operatori di questi settori, che oggi si trovano costretti ad operare con il termine scaduto il 17 luglio scorso. Resta inconfutabile l'impegno per il Governo ad assumersi le sue responsabilità, per chiarire al più presto quanto deve essere regolato dal decreto legislativo n. 22 del 1997 e quanto invece deve essere

regolato da norme diverse, come ad esempio gli alimentari e le rese dei giornali.

Il nostro gruppo era cosciente della necessità di procedere in tempi rapidi all'approvazione del presente provvedimento per poter permettere al settore ambientale di usufruire dei finanziamenti che, altrimenti, scadrebbero con l'inizio della nuova sessione di bilancio. Tra l'altro, condividiamo molte delle finalità del disegno di legge — come ad esempio quelle che riguardano la lotta all'abusivismo all'interno delle aree naturali protette — e ci rendiamo conto che sono state introdotte nel testo ulteriori disposizioni con caratteristiche di urgenza, a favore di alcuni settori produttivi, ivi comprese quelle previste da due nostri importanti emendamenti che sono stati approvati. Esse riguardano la non assimilazione ai rifiuti urbani dei rifiuti derivanti dalle lavorazioni di minerali e di materiali da cava, che tutela i diritti delle imprese che operano nel campo edile e nella lavorazione di pietre e marmi; l'esclusione dalla definizione del rifiuto degli scarti derivanti dalla lavorazione dell'oro e degli altri metalli preziosi, qualora avviati in conto lavorazione per l'affinazione, e la successiva definizione del significato del termine « affinazione » introdotta dal Senato.

D'altra parte, il nostro gruppo riconosce la grave situazione di emergenza — da rischio inquinamento — in cui versano alcune zone, sparse su tutto il territorio, e ritiene improcrastinabile una seria programmazione degli interventi di bonifica dei siti inquinati allo scopo di consentire la difesa del territorio e la salvaguardia delle nostre risorse idriche. In tal senso è stata importante l'approvazione di un nostro emendamento al Senato, già presentato alla Camera, che estende gli interventi di bonifica agli specchi d'acqua lacuali e fluviali.

Inoltre, vediamo favorevolmente la modifica introdotta dal Senato relativamente all'ampliamento dei criteri per la definizione dei primi interventi di bonifica di interesse nazionale (di cui al comma 4), che comprendono ora anche i siti ad alto

rischio ambientale, mentre secondo il testo della Camera, venivano limitati ai soli siti industriali. Tale modifica ha permesso di inserire nell'elenco degli interventi anche la zona delle discariche di Pitelli in provincia di La Spezia, imponendo una rapida risoluzione dello scempio ambientale verificatosi in questa zona.

Tra l'altro, la Commissione XIII del Senato ha anche approvato, previo accoglimento del Governo, un ordine del giorno presentato dal nostro gruppo che, considerati i rischi di inquinamento del golfo di La Spezia, a causa della probabile esistenza di rifiuti ad altissima pericolosità nel circondario di Pitelli, impegna il Governo a destinare una quota parte dei finanziamenti previsti per le bonifiche ai primi interventi di indagine conoscitiva, prospezioni geologiche, carotaggi e misurazioni varie, finalizzate alla messa in sicurezza delle discariche del circondario di Pitelli, incluse le acque del golfo di La Spezia, limitrofe alla discarica.

Il nostro gruppo però non può condividere il metodo con il quale il Governo intende procedere ad interventi di bonifica. Riteniamo che la linea tracciata dall'articolo 1 del provvedimento contraddica sia la politica di decentramento, di cui il Governo proclama di essere promotore, sia gli atti normativi emanati dal Governo stesso.

Durante l'esame del provvedimento in prima lettura alla Camera abbiamo ampiamente illustrato le nostre perplessità sull'estensione impropria del significato della disposizione derogatoria di cui al comma 6-bis, dell'articolo 17, del decreto legislativo n. 22 del 1997. Il comma 6-bis prevede la possibilità di assistere gli interventi di bonifica con contributi pubblici, sulla base di apposita disposizione legislativa di finanziamento, nel limite massimo del 50 per cento delle spese occorrenti e solo qualora sussistano preminenti interessi pubblici connessi ad esigenze di tutela igienico-sanitaria, ambientale o occupazionale. Tale disposizione ha carattere di eccezionalità e deroga alla disciplina ordinaria, tracciata dallo stesso articolo 17, e alla regola

generale che pone gli oneri per il disinquinamento a carico dei soggetti responsabili dell'inquinamento. Riteniamo quindi inaccettabile che il Governo si avvalga di questa disposizione derogatoria per attuare un programma di bonifica che sostituisce l'intero procedimento previsto dal citato articolo 17, sovrapponendosi alle competenze proprie delle regioni e degli enti locali.

Certo, il testo dell'articolo 1 è stato migliorato in molte parti significative, anche grazie all'approvazione di alcuni nostri emendamenti. Mi riferisco alla migliore definizione dei criteri della delega conferita al Governo per il programma di bonifica e all'obbligatorio passaggio dello schema dalle Commissioni parlamentari (comma 3), nonché all'utilizzo delle ARPA per le attività di monitoraggio e di controllo del programma stesso.

Resta tuttavia il fatto che si tratta dell'ennesima delega legislativa al Governo, che accentra al Ministero dell'ambiente funzioni già delegate alle regioni. Il Governo avrebbe dovuto predisporre alle regioni gli strumenti per poter operare, piuttosto che centralizzare tutte le risorse disponibili — anche attraverso impegni per le prossime leggi finanziarie — rendendo improbabile l'assegnazione di ulteriori fondi alle regioni per l'attuazione dei propri programmi. C'è infatti da sottolineare che la delega conferita al Governo non si esaurisce nei primi interventi indicati nel comma 4, ma affida al Governo l'individuazione di tutti gli interventi di interesse nazionale e la decisione sulle priorità ed i soggetti beneficiari delle risorse pubbliche. Secondo noi, si rischia di nascondere, dietro un falso aspetto di programma nazionale, l'ennesimo provvedimento di interventi « a pioggia », che impedisce l'organica applicazione dell'articolo 17 del decreto legislativo n. 22. Non a caso, infatti, con un emendamento del Governo è stata di molto ampliata la sfera della destinazione delle risorse.

Si tratta di 560 miliardi, sotto forma di mutui, che comportano un onere totale per lo Stato, in 20 anni, pari a 976 miliardi. Inoltre, si prevede una spesa di

130 miliardi per il 2000 e si autorizza la possibilità di intervenire in modo costante per il rifinanziamento degli interventi attraverso la tabella C della legge finanziaria di ogni anno.

Tutti questi fondi non sono destinati esclusivamente al disinquinamento dei siti inquinati, ma sono ripartiti dal Governo, senza nessun potere effettivo di controllo da parte del Parlamento, per una serie di interventi diversi, quali: gli impegni attuativi del protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici; gli accordi e i contratti di programma tra il Ministero dell'ambiente, il Ministero dell'industria e gli enti pubblici o le imprese maggiormente presenti sul mercato o le associazioni di categoria, per l'attuazione di specifici piani di ottimizzazione dei flussi di rifiuti, di sviluppo di tecnologie pulite, di sperimentazione di attività di riutilizzo, eccetera, ai sensi dell'articolo 25 del decreto legislativo n. 22 del 1997; il piano straordinario di completamento e razionalizzazione dei sistemi di collettamento e depurazione delle acque reflue, di cui all'articolo 6 del decreto-legge n. 67 del 1997, che interessa gli impianti idrici delle regioni del Mezzogiorno.

Abbiamo già manifestato la contrarietà del nostro gruppo alla mancanza di definizione, *a priori*, di quanti finanziamenti saranno destinati alle bonifiche e quanti agli altri interventi e all'utilizzo della tabella C della legge finanziaria per finanziare un programma del tutto straordinario, come quello degli impianti idrici del Mezzogiorno, che utilizza commissari straordinari e interventi sostitutivi, in deroga alle disposizioni vigenti. Infatti con l'approvazione dell'articolo 1, così come modificato, il Parlamento approva, in realtà, una disposizione che prevede un finanziamento costante nel tempo per le procedure straordinarie del decreto cosiddetto « sblocca-cantieri », istituendo una sostituzione delle leggi vigenti sull'intervento straordinario.

In conclusione, il nostro gruppo non condivide il modo di procedere del Governo, che attraverso l'abuso di deleghe e di decreti ministeriali elude il controllo

del Parlamento sull'assegnazione delle priorità e l'individuazione dei soggetti beneficiari delle risorse pubbliche, accentrando al Ministero dell'ambiente competenze già decentrate alle regioni con precedenti provvedimenti legislativi.

Siamo pertanto contrari all'approvazione, così com'è, del provvedimento.

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

FRANCO GERARDINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, il provvedimento in discussione costituisce un altro importante passo compiuto dal nostro paese per dotarsi di politiche ambientali più adeguate e concrete rispetto alle esigenze di risanamento di luoghi contaminati da industrie inquinanti o frutto di attività criminali contro l'ambiente (in particolare con lo smaltimento illecito di rifiuti pericolosi). Il problema va assumendo dimensioni sempre più vaste e preoccupanti per la sua pericolosità nei confronti della salute dei cittadini e per la conseguente necessità di rilevanti risorse finanziarie da reperire per la bonifica dei siti contaminati.

Le somme stanziare da questo provvedimento — previste in circa 560 miliardi — sono purtroppo definibili come una goccia in un oceano. Lo stesso elenco dei siti, ampliato al Senato, non può che essere definito una prima lista di priorità nazionali. L'ampliamento avvenuto al Senato ha tenuto conto anche di un criterio di qualificazione di siti ad alto rischio ambientale.

Nel provvedimento si prevede inoltre l'obbligo da parte del ministro dell'ambiente e delle regioni di rendere pubblico l'elenco dei siti da bonificare (individuati in sede sia nazionale sia regionale).

In questi giorni un Comitato ristretto della Commissione ambiente sta elaborando una proposta di legge-quadro che regolamenti in maniera più organica e più compiuta il complesso fenomeno delle bonifiche dei siti contaminati, dopo aver riflettuto sulla non esaustività dell'articolo 17 del decreto legislativo n. 22 del 1997 (cosiddetto decreto Ronchi).

Ritengo sempre più attuale la necessità di introdurre un meccanismo di agevolazione fiscale per gli interventi di bonifica, che potrebbero avere effetti molto positivi sia in rapporto alla creazione di nuova occupazione sia per aumentare lo sviluppo di nuove tecnologie nel settore (nello specifico della bonifica dei siti contaminati le tecnologie stanno avanzando in maniera assai rapida).

Le modifiche apportate dal Senato al decreto legislativo n. 22 del 1997 non sono tutte condivisibili. In proposito concordo con alcune delle riserve che sono state espresse dai colleghi che mi hanno preceduto. Mi riferisco in modo particolare allo slittamento di alcuni termini temporali: per l'approvazione e l'adeguamento dei piani regionali di gestione dei rifiuti, il cui termine è scaduto nel marzo 1998 ed è stato prorogato sostanzialmente fino al marzo 1999; per l'entrata in vigore della tariffa — in sostituzione della tassa — per lo smaltimento dei rifiuti, il cui termine è stato prorogato dal 1° gennaio 1999 al 1° gennaio 2000.

Il motivo sostanziale per cui la proroga dei termini per l'entrata in vigore della tariffa va considerata una misura negativa riguarda la necessità di avviare tutto il nuovo sistema di gestione dei rifiuti, di cui la tariffa rappresenta l'impalcatura ed è funzionale per premiare i comportamenti più virtuosi dei cittadini dal punto di vista ambientale e soprattutto per rendere più trasparenti ed equi i costi dei servizi di igiene pubblica (spesso occultati da una gestione finanziaria dei comuni non molto chiara). Ritengo, per esempio, che i comuni dovrebbero avere più coraggio e maggiori capacità innovative in un settore che è stato spesso trascurato e che è anche residuale nella spesa in conto capitale da parte degli enti locali.

Il Senato ha inoltre introdotto una norma che prevede l'emanazione di un decreto da parte del ministro dell'ambiente, di concerto con il ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, per determinare l'entità dei costi di raccolta differenziata dei rifiuti di imballag-

gio a carico dei produttori e degli utilizzatori, nonché le modalità di ritiro dei rifiuti stessi da parte dei produttori.

Credo che la norma che sta suscitando qualche preoccupazione debba suonare come un invito a concludere rapidamente alcuni accordi tra i diversi soggetti, sia pubblici che privati, interessati al sistema di raccolta e recupero dei rifiuti (e, in modo particolare, di quelli di imballaggio). Su tali accordi da troppo tempo si registrano ritardi, rinvii ed incomprensioni, che non vanno certo nella direzione dell'avvio di un sistema efficiente di raccolta, recupero e riciclaggio degli imballaggi.

In questa sede vorrei rivolgere al Governo un invito a proseguire nella sua azione di stimolo e di mediazione tra le parti interessate. Si tratta di un'azione importante in questa complessa fase di transizione da un sistema di gestione dei rifiuti tra i più arretrati in Europa — ricordiamo che più del 90 per cento dei rifiuti prodotti prende la via della discarica — ad un sistema che rappresenti nel nostro paese una nuova politica industriale nel settore.

I colleghi intervenuti hanno posto l'accento soprattutto sugli aspetti negativi di alcune norme introdotte dal Senato, ma io ritengo importante sottolineare la modifica introdotta in quel ramo del Parlamento relativa alla funzionalità di alcuni consorzi e, in particolare, del Conai (il consorzio nazionale imballaggi). È stato previsto l'obbligo per i produttori e gli utilizzatori di aderire ad esso entro il 31 dicembre 1998, pena una sanzione pari a sei volte la somma dovuta per l'adesione al Conai. Anche questo potrebbe sembrare un intervento dirigistico del Governo, ma così non è: si tratta quasi di una funzione sostitutiva necessaria per poter avanzare in questo importante passaggio di transizione. Rilevanti sono anche le norme che rinviavano alcuni termini per quanto riguarda l'adeguamento alle norme di sicurezza e di tutela ambientale da parte del consorzio degli oli usati.

Le modifiche apportate all'articolo 2, che contiene interventi per la conservazione della natura, credo che sostanzial-

mente confermino la validità dell'impianto normativo della legge n. 394, introducendo alcune variazioni auspiccate anche dagli addetti ai lavori, che non sempre sono catalogabili o etichettabili come appartenenti a questo o a quel partito. Esse sono finalizzate, a mio giudizio, a una più efficace e rapida attuazione delle finalità della legge-quadro sui parchi ed anche a disciplinare un'attività di promozione di accordi di programma da parte del Ministero dell'ambiente con altri enti e soggetti interessati ad affermare una politica di sistemi territoriali delle aree protette necessaria allo sviluppo sostenibile di queste aree, spesso oggi caratterizzate dallo spopolamento e dal degrado socio-economico dei centri abitati.

Le modifiche sulle modalità di nomina dei direttori dei parchi, introdotte al comma 11, non sono del tutto condivisibili perché la disposizione normativa che era stata approvata dalla Camera rispondeva esclusivamente all'esigenza di una maggiore autonomia gestionale da parte degli enti parco, cioè meno impregnata di competenze o decisioni di carattere centralistico considerato che, in fin dei conti, il rapporto di fiducia tra l'ente parco e lo Stato, il Governo (in questo caso il ministro dell'ambiente), viene « esplicito » dalla nomina del presidente dell'ente parco. Mi si può rispondere che vi è bisogno dell'intesa con le regioni e via dicendo, resta però il fatto che la nomina del presidente del parco è di competenza del ministro dell'ambiente.

Vi sono poi altre importanti disposizioni. Mi riferisco, ad esempio, a quella concernente alcune modifiche dell'articolo 9 della legge n. 394 del 1991 in materia di decadenza immediata di amministratori locali in relazione alla cessazione della carica ricoperta, e la nomina di un vicepresidente dell'ente parco all'interno dei membri designati dalla comunità del parco. In questo modo viene accolto un punto che era stato richiesto anche nella conferenza nazionale dei parchi da molti amministratori, ossia il peso della rappresentatività degli amministratori locali all'interno dell'ente gestore del parco; tale

questione era stata sollevata nel corso dell'indagine conoscitiva svolta dalla Commissione ambiente della Camera.

Il ruolo degli amministratori locali viene chiarito maggiormente con la definizione dei criteri riguardanti la predisposizione del piano del parco (si veda per questo il comma 30), modificando l'articolo 12 della legge n. 394 e le stesse modalità di approvazione.

Ritengo che questa « manutenzione » legislativa della legge n. 394, auspicata da tempo, possa chiudere il capitolo di riforma di tale legge. Una norma, quest'ultima, che vive oggi una nuova ed importante stagione di attuazione e di sviluppo, di iniziative positive grazie soprattutto all'operato del Governo e in particolare del ministro Ronchi, il quale, non dimentichiamolo, ha aumentato i fondi stanziati per i parchi, cosa che non si era fatta negli anni precedente, e ha ormai completato la gran parte degli adempimenti amministrativi di attuazione della legge n. 394 del 1991, in soli due anni.

Personalmente condivido il giudizio critico sulla soppressione della norma con la quale la Camera aveva previsto l'adeguamento del parco del Circeo alle disposizioni normative della legge n. 394. È stata una decisione, quella dei colleghi senatori, assai discutibile se non deprecabile; è stata infatti introdotta una deroga non comprensibile con riferimento alla legge sopra richiamata, oppure fin troppo comprensibile se pensiamo che alla fin fine essa si innesta all'interno di un quadro di interessi lobbistici che in questa vicenda si sono fermati. Analogo discorso vale per la vicenda dell'utilizzo del Corpo forestale dello Stato, in ordine al quale risulta ormai necessario definire la sua struttura, la sua funzione e la sua collocazione.

Presidente, non intendo replicare alle stimolanti critiche del collega Turrone, ai colleghi di maggioranza e in particolare modo al maggior partito in essa rappresentato. Ritengo che le sue osservazioni sempre puntuali ma non sempre giuste siano comunque da raccogliere positivamente. Invito comunque il collega Turrone

a riflettere sul fatto che le politiche ambientali devono essere sempre più fondate su interventi dinamici dell'uomo ma all'interno di un quadro di ecocompatibilità; le azioni non devono essere finalizzate esclusivamente alla mera conservazione.

In conclusione, ritengo che gli interventi previsti da questo provvedimento rappresentino un importante passo in avanti per affermare nuove e più avanzate politiche ambientali.

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

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

PRIMO GALDEFFI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, voteremo a favore del provvedimento anche se ci costa qualche sacrificio. In verità, avevamo fatto qualche sacrificio anche in occasione della prima deliberazione sul provvedimento da parte della Camera e in questa occasione la nostra sofferenza aumenta.

Va detto che reputiamo il provvedimento per taluni aspetti positivo; mi riferisco alle disposizioni concernenti il risanamento dei siti contaminati, agli interventi per l'area industriale di Genova, comprendenti la cessazione delle lavorazioni dell'acciaio e la trasformazione dell'area attraverso un'opera di risanamento, tutte disposizioni di cui abbiamo dato il nostro parziale ma significativo contributo; tra l'altro, grazie anche alla nostra azione, si è provveduto ad adeguare le risorse finanziarie destinate a tale progetto, che prevede pure la difesa ed il rilancio dell'occupazione.

Quindi, il provvedimento in esame era partito bene e si prefiggeva degli obiettivi sui quali siamo perfettamente d'accordo.

Reputo sbagliato questo modo di legiferare per cui, ogni volta che passa un treno, ad esso bisogna aggiungere nuovi vagoni. In questo caso si tratta di due questioni molto importanti: la modifica del decreto legislativo n. 22 del 1997 sui

rifiuti, volto al recepimento di direttive comunitarie, il cosiddetto decreto Ronchi, e la modifica della legge n. 394 del 1991.

Alla Camera abbiamo lavorato a lungo sulla legge n. 394 del 1991 e vi è stato un approfondimento che si è concluso con la conferenza nazionale sui parchi. Mi pare che gli orientamenti emersi sia nel corso della indagine conoscitiva, e che sono contenuti nel documento finale, sia dalla conferenza nazionale sui parchi siano diversi dalle disposizioni oggi contenute nel provvedimento in esame; e mi riferisco soprattutto a quelle inserite dal Senato.

Anche alla Camera si era presa una decisione che noi non condividiamo. Infatti, in sostanza si stabilisce che, senza l'intesa con le regioni, non si può istituire un parco nazionale. Ci troviamo quindi di fronte ad un veto che può essere esercitato anche da regioni che, a quasi otto anni di distanza dall'entrata in vigore della legge n. 394 del 1991, non hanno ancora approvato le leggi regionali di attuazione. Mi pare che circa la metà delle regioni italiane — molto brave, soprattutto in un periodo come questo, nel chiedere nuovi poteri, ma molto meno nell'esercitarli — non abbia ancora attuato la legge n. 394 e non abbia approvato i provvedimenti di recepimento. Ciò nonostante esse dispongono di un potere di veto sull'istituzione dei parchi nazionali, quindi su una questione di portata nazionale.

Signor ministro, se la normativa fosse stata così fin dall'inizio, avremmo molti meno parchi nazionali in Italia. Quindi, reputo una simile disposizione un errore perché si contraddice quanto la maggioranza in modo unitario aveva stabilito anche nel documento approvato a seguito della indagine conoscitiva sull'applicazione della legge n. 394 del 1991.

Ovviamente, in questo caso, si è verificato un interesse trasversale, tanto è vero che anche i colleghi del centro destra hanno collaborato affinché si determinasse questa situazione: loro hanno perfettamente condiviso questa modifica.

Tutto ciò coincideva con il loro punto di vista che è molto diverso, ovviamente, dal mio.

I colleghi intervenuti si sono soffermati su molti aspetti del provvedimento, tuttavia ci troviamo ora di fronte ad un determinato problema: un disegno di legge, varato per recepire ed attuare le risorse contenute nella tabella A, viene adottato per utilizzare una legge quadro. Considero questo modo di legiferare profondamente sbagliato. In questo modo non facciamo altro che affastellare delle norme, non facciamo altro che sovrapporre norme su norme senza organicità.

Complessivamente su questo provvedimento il nostro giudizio è negativo e non condivido quanto dichiarato dal collega Gerardini, il quale ha affermato che la partita sulla legge n. 394 è praticamente chiusa. Per noi la partita non è chiusa ed in ordine alle cose contenute nel provvedimento, che noi, ripeto, non condividiamo, diciamo subito che dovranno essere oggetto di modifica: chiederemo che siano modificate in quanto, ripeto, a nostro giudizio la partita non è ancora chiusa.

Non è certo sconvolgente o rilevante, sul piano sia del metodo sia del merito, la proroga di un anno concessa alle regioni per recepire il decreto n. 22 e per approvare i piani regionali sui rifiuti, ma è senza dubbio un segnale sbagliato. Signor ministro, non so se lei condivide la nostra impostazione, anche se credo che in cuor suo la condivide; ho infatti motivo per credere che le mie parole non la trovino insensibile. Sono convinto che lei, rispetto alle modifiche introdotte al Senato, abbia, per così dire, giocato in difesa e che questa volta la sua difesa non sia stata sufficiente, adeguata. Probabilmente se ci avesse chiesto una mano avremmo potuto fare qualche cosa insieme: si tratta certo un piccolo rimprovero, ovviamente, di una sorta di buffetto.

Onorevoli colleghi, ci accingiamo ad approvare il provvedimento tenendo conto che in precedenza, altri provvedimenti di questo tipo approvati in prima lettura dal Senato, la Camera non li ha modificati.

Non siamo purtroppo nelle condizioni di modificare il disegno di legge in esame altrimenti corriamo il rischio di non utilizzare le somme stanziare in tabella A per il Ministero dell'ambiente. È pertanto con un po' di amarezza che esprimiamo la nostra valutazione, pur confermando il nostro voto favorevole sul provvedimento ed il nostro giudizio positivo sull'operato del ministro.

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali delle modificazioni introdotte dal Senato.

*(Repliche del relatore
e del Governo - A.C. 4792-B)*

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Scalia.

MASSIMO SCALIA, *Relatore*. Signor Presidente, intendo fare alcune brevi osservazioni rispetto alle dichiarazioni rese dai colleghi intervenuti. Sia il collega Vincenzo Bianchi sia il collega Pittino hanno sollevato critiche e sospetti per ciò che riguarda l'elenco delle priorità nazionale di bonifica per le aree da risanare. In particolare il collega Vincenzo Bianchi ha imputato al Governo tutto ciò. A Cesare quel che è di Cesare.

Voglio ricordare al collega Vincenzo Bianchi che questo primo elenco di aree da bonificare non era contenuto nel disegno di legge del Governo ma in un emendamento del relatore che poi è stato fatto proprio dalla Commissione. Quindi, semmai, sarebbe del relatore l'intento di distribuire finanziamenti « a pioggia ».

VINCENZO BIANCHI. Non è che sei democristiano !

MASSIMO SCALIA, *Relatore*. Ovviamente dissento perché la cosa è discutibile ma, rappresentando una memoria storica delle aree a rischio ambientale e di quelle definite ad alta densità di rischio industriale, è molto difficile contestare che

queste aree, distribuite su tutto il territorio nazionale, e che nulla hanno a che vedere con il mio collegio di elezione, non debbano essere aree che abbiano priorità. Posso solo essere autocritico per un *lapsus* freudiano, quello di non aver incluso immediatamente Pitelli (ma in questo caso vi hanno posto rimedio i colleghi del Senato), località ben nota anche per altri miei impegni parlamentari. Infatti nella Commissione d'inchiesta che presiedo è stato istituito un gruppo di lavoro *ad hoc* su Pitelli.

Più in generale condivido le critiche avanzate dai colleghi, sia di maggioranza sia di opposizione, sulle modifiche apportate dal Senato al testo. Più specificatamente mi sembra centrata la critica espressa dal collega Galdelli circa l'utilizzo improprio di un provvedimento che riguarda la possibilità di spendere soldi per apportare modifiche molto significative a leggi sostanziali a causa della legge n. 394 del 1991.

A tale riguardo vorrei svolgere un ragionamento dal punto di vista del rapporto fra Parlamento, Governo e regioni. Abbiamo qui ascoltato due punti di vista molto diversi fra loro. Il collega Pittino della lega nord lamenta il centralismo del Governo, in particolare del Ministero dell'ambiente, nel definire l'elenco di priorità da bonificare per le aree contaminate. Qui si potrebbe osservare che tale tipo di preoccupazione dovrebbe essere fugato dal fatto che nel testo si dice che per realizzare gli interventi e per utilizzare le risorse occorre l'intesa con la Conferenza Stato-regioni. Del pari, ai colleghi Turroni e Galdelli vorrei ricordare, relativamente alla materia dei parchi, che la questione regioni esiste in Italia dal 1970 e che, per fortuna, le leggi Bassanini ed i vari decreti legislativi, definite federalismo a Costituzione vigente, hanno in qualche modo modificato la situazione per cui, pur nelle inadempienze spesso lamentate, il rapporto con le regioni va affrontato con serietà. Mi rendo conto che il complesso delle modifiche sostanziose operato al Senato sulla legge dei parchi danno adito al sospetto che si sia proceduto con

un'ottica localistica e con una volontà «sviluppista». Se devo versare lacrime amare, lo devo fare proprio sulla cancellazione dell'istituzione del parco del Circeo che la Camera aveva approvato, su proposta del relatore.

Certamente non si potrà continuare all'infinito, nella realizzazione di parchi, a pensare alle regioni come degli enti avversi, anche perché — lo ricordava il collega Gerardini — la gran parte degli adempimenti amministrativi per l'istituzione dei parchi è stata compiuta nel nostro paese. Non credo di essere ottimista se penso che nell'arco di tre anni, a dire tanto, avremo in esercizio una tale quantità di parchi da coprire circa il 10 per cento del territorio nazionale. Rimane ciò che possono fare le regioni. Ci troviamo di fronte a quello che in fisica si chiama «effetto Shottky» nell'analisi fisica della struttura della materia che, per non annoiare i colleghi, si può tradurre nella capacità di prelevare gli spaghetti con la fortuna: quando gli spaghetti sono tanti, è facile avvolgerli, quando gli spaghetti sono pochi, la forchettata richiede maggiore dispersione di energia. Per i parchi ci troviamo esattamente in questa situazione.

Riuscire a costituire altri parchi in Italia richiederà esattamente — effetto Shottky — di avere la massima intesa possibile con le regioni, perché io credo che quello che è stato fatto a livello centrale e nazionale è tutto ciò su cui possiamo contare. Credo che bisognerà un po' rivedere l'attitudine al rispetto degli adempimenti regionali perché, pur rappresentando una realtà, sono la cruna dell'ago o le forche caudine attraverso le quali si dovrà passare se si vorrà andare verso una politica integrata di tutela del territorio nazionale, attivando — come peraltro già si verifica in alcune regioni — la capacità delle regioni a promuovere leggi regionali e l'istituzione di parchi regionali.

Sempre sulla questione parchi e seguendo sempre la stessa filosofia che mi permetto di proporre rispetto alle riflessioni fatte da altri colleghi, vorrei dire che è vero che il piano socio-economico del

parco è rimasto spesso sulla carta o che non è stato neppure posto sulla carta, ma è altrettanto vero (qui si può fare una lettura positiva di alcune delle modifiche proposte dal Senato) che gli stessi ambientalisti hanno da sempre configurato il parco non come una situazione cristallizzante di determinate attività; è certo però che vi sono talune zone che debbono salvare la biodiversità e i biotopi caratteristici e naturali: sono quelle nelle quali viene esclusa ogni forma di sviluppo e sono quelle controllate). Vi sono poi anche delle zone del parco nelle quali delle attività controllate possono e debbono essere poste in essere proprio perché il parco rappresenta la sfida tra l'attività umana e i grandi cicli naturali e — in questo caso — biologici e zoologici, che realizzano poi questo *unicum* estremamente importante che è appunto l'area protetta. Da questo punto di vista, penso che alcune delle modifiche apportate dal Senato abbiano o possano avere una valenza positiva. È certo però che il discorso sui cacciatori equiparati agli operatori ecologici, mi lascia personalmente molto dubbioso!

In conclusione, ritengo che le osservazioni formulate dai colleghi, delle quali prendo atto con interesse, tendano in larga maggioranza a rivelare che, nel chiaroscuro di luci ed ombre, la cosa importante che emerge e che è stata giustamente sottolineata — come ha fatto il collega Gerardini — è la drammaticità della situazione ambientale e sanitaria connessa a tutte le aree contaminate e inquinate. Rilevo che le norme che consentiranno di far partire queste iniziative e di muoversi sul terreno degli accordi di programma per migliorare, dal punto di vista ambientale e secondo i parametri fissati dalla conferenza di Kyoto, la situazione di alcuni settori (non ultima quella del trasporto con autoveicoli che utilizzano carburanti meno inquinanti o quelli possibilmente e tecnologicamente più avanzati), pur nelle contraddizioni emerse con chiarezza in questo dibattito, rappresentano senz'altro un passo in avanti, anche dal punto di vista istituzionale.

Al riguardo, non condivido l'analisi che faceva prima il collega Galdelli a proposito del Corpo forestale dello Stato. Credo che, seppur modificata dal Senato, quella norma — che era stata introdotta alla Camera — consentirà (fatte salve poi le competenze regionali) di mantenere una sostanziale unità del Corpo forestale dello Stato che potrà, nell'ambito dell'attuazione del decreto legislativo Bassanini, afferire unitariamente alle competenze del Ministero dell'ambiente. Sottolineo al ministro l'ipotesi — che forse è un po' più di un'ipotesi — che questo Corpo, noto per la sua attitudine a « saper leggere » il territorio e a saper essere presente sullo stesso, possa essere utilizzato preminentemente come un organismo esperto nella repressione dei delitti ambientali.

Ma qui si apre un altro capitolo, il diritto ambientale ancora non esiste e ciò attiene ad altra materia che purtroppo mi sembra si scontri con l'attuale atteggiamento del Ministero di grazia e giustizia.

Sollecito infine i colleghi a voler ritirare i loro emendamenti per consentire entro oggi l'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

EDO RONCHI, *Ministro dell'ambiente*. Signor Presidente, quello in esame è un provvedimento importante e mobilita risorse rilevanti per lo sviluppo delle politiche ambientali nel nostro paese. Queste risorse si inseriscono in un ciclo che comincia a diventare virtuoso; è di due giorni fa il rapporto del Cresme sull'andamento degli investimenti pubblici ambientali nel primo semestre del 1998, confrontato con il primo semestre del 1997: si passa da circa 3 mila miliardi ad oltre 5 mila miliardi, con un aumento del 78 per cento. Credo che questa sia la conferma che politiche ambientali attive cominciano a produrre anche uno sviluppo più efficace dell'infrastrutturazione ambientale del paese.

Questo provvedimento mette a disposizione e rende spendibili, purtroppo a

fine 1998, sempre se la Camera ne consentirà l'approvazione definitiva, risorse cospicue per iniziative che riguardano in particolare la bonifica dei siti inquinati. Veniva opportunamente ricordato che anche l'attuazione di alcuni aspetti della riforma della gestione dei rifiuti contribuisce a finanziare l'attuazione del protocollo di Kyoto e il completamento del piano di depurazione, ancor più importante perché il Parlamento ha dato la delega alla vigilia del recepimento della direttiva 91271 che comporterà investimenti importanti per migliorare il sistema depurativo dell'Italia.

Sono state fatte alcune osservazioni critiche rispetto ai cambiamenti introdotti dal Senato. Ricordo che nell'altro ramo del Parlamento il Governo non ha presentato alcun emendamento, tuttavia ritengo che in una valutazione globale anche le modifiche apportate dal Senato siano sostanzialmente positive. In merito ad alcuni emendamenti il Governo ha espresso dubbi e riserve, ma nel complesso non credo che ci siano stravolgimenti o impostazioni globalmente non condivisibili. Mi riferisco, in particolare, al richiamo dell'onorevole Pittino al metodo relativo alle bonifiche, individuato come « accentuatamente » statalista. Il relatore ha già risposto che il piano di bonifica è predisposto d'intesa con le Conferenze Stato-regioni. Tra l'altro questo ramo del Parlamento ha ritenuto di indicare per legge i siti di prioritaria importanza nazionale e la *ratio* può essere individuata nel fatto che indicandoli per legge vi è la certezza di una procedura più rapida, il che non esclude che ci sia un completamento dell'elenco realizzato con le procedure di consultazione, di intesa con le regioni.

Ritengo che il Parlamento abbia così inteso dare un'accelerazione, e per questo il Governo ha dato il suo assenso, al tema delle bonifiche, del quale si parla da molti anni. Abbiamo predisposto vari programmi, ma l'operatività delle bonifiche di questi siti finora non è decollata; con-

tiamo di farla decollare anche con l'apporto, direi decisivo, delle norme contenute in questo provvedimento.

Per quanto riguarda il tema dei parchi, penso che occorrerebbe una lettura molto attenta delle modifiche introdotte sia dalla Camera che dal Senato. Mi riferisco in particolare alla vicenda del parco del Circeo, richiamata per primo dall'onorevole Bianchi e poi da altri parlamentari intervenuti. Ovviamente, il ministro dell'ambiente non può che volere il parco del Circeo sotto la sorveglianza, come gli altri parchi nazionali, del suo dicastero. Ho già detto anche che su questa posizione non c'è l'intesa con il ministro dell'agricoltura, dal quale « dipende » il Corpo forestale che gestisce attualmente il parco nazionale del Circeo. Tuttavia, la questione è meno complicata di quanto possa sembrare con l'introduzione o l'abrogazione di questa norma. Come sapete, infatti, una delega del decreto-legge Bassanini prevede un riordino del Corpo forestale e delle competenze. Sono pertanto tranquillo perché ritengo che le competenze che comportano l'impiego del Corpo forestale in materia ambientale di rilievo nazionale non possano che far capo al ministro dell'ambiente. Credo quindi che il problema del riordino del parco del Circeo, con lo spostamento dei poteri di indirizzo, di vigilanza e di sorveglianza dal Ministero dell'agricoltura a quello dell'ambiente, avverrà in via di attuazione della delega di cui al decreto-legge Bassanini e, successivamente, in via amministrativa. Come dicevo, non sono quindi molto preoccupato di questa modifica introdotta dal Senato e penso che, alla fine, il risultato possa ottenersi anche con altri strumenti.

Per quanto riguarda le ulteriori modifiche alla legge n. 394, inviterei a valorizzare anche quelle positive, tra cui ce n'è una piccola che, però, mi sta molto a cuore, che è quella riguardante i corpi di guardaparco del Gran Paradiso e del parco nazionale d'Abruzzo, che hanno settant'anni, ossia sono nati prima dell'istituzione di tutti gli altri parchi. Ebbene, le guardie di questi parchi potevano utilizzare i poteri di pubblica sicurezza

rivolgendosi ogni anno ai prefetti competenti sul territorio, non essendo equiparati al Corpo forestale dello Stato, problema questo che ha un rilievo significativo nell'ambito dei due parchi richiamati.

Ricordo poi la norma che manteneva in carica come rappresentanti nei consigli direttivi dei parchi anche sindaci, presidenti o consiglieri decaduti, determinando una distonia fra la comunità del parco rappresentata nell'ente parco e gli organi elettivi del territorio. La norma introdotta stabilisce invece che quando si decade dalla carica è necessario provvedere al rinnovo dei rappresentanti della comunità del parco nell'ente. Credo che questa sia una norma positiva. Ve ne sono però anche altre.

Ci si è intrattenuti in particolare sull'intesa con le regioni per l'istituzione dei nuovi parchi, tema che, in linea di principio, trattandosi di parchi nazionali ritengo abbia qualche fondamento. Il rilievo pratico della disposizione, però, è bassissimo. I parchi nazionali in via di istituzione prevedono l'intesa con le regioni per norma di legge già approvata dal Parlamento. Mi riferisco all'Appennino toscano-emiliano, alla norma introdotta da entrambi i rami del Parlamento per il parco nazionale della Sila, per la val d'Agri, per l'alta Murgia e per le Cinque Terre, mentre per il Gennargentu era preesistente, perché la Sardegna è regione a statuto speciale.

Ormai si va verso un completamento della rete dei parchi nazionali. Non credo quindi che la norma abbia un effetto pratico di grande o di particolare rilievo.

Ho riletto attentamente la disposizione che è stata citata sui cacciatori, riguardante i prelievi e gli abbattimenti, motivati e dovuti esclusivamente a ragioni di equilibrio ecologico del parco, perché mi era venuto qualche dubbio. Ebbene, costoro vengono sempre scelti dall'ente parco, di preferenza tra cacciatori residenti, previ opportuni corsi di formazione a cura dello stesso ente. Questa norma, peraltro, avrebbe potuto anche non essere scritta, perché già si sta già procedendo in questo senso, in quanto la legge n. 394 lo con-

sente. Quando, infatti, si deve abbattere, ad esempio, una certa quota di cinghiali (come sta avvenendo in due parchi), che sono infestanti e stanno creando danni all'ambiente ed alla stessa flora del parco, l'ente parco impiega, quando può, qualche guardaparco o, in caso contrario, già si rivolge, previa selezione, quindi con l'accompagnamento del personale del parco, con corsi di formazione (perché devono essere prelevati solo certe tipologie indicate dal parco stesso) ai cacciatori. Non c'è altra via, questo aspetto non è modificato: non si tratta in nessun modo ed in nessun caso di caccia nei parchi, bensì di prelievi necessari alla difesa dell'equilibrio ambientale del parco stesso.

Credo che sarà importante approfondire altri aspetti e mi riservo di svolgere in seguito un'ulteriore riflessione, ma non mi sembra che vi siano modifiche tali da stravolgere il contenuto della legge n. 394: al contrario, alcuni emendamenti, come quelli che ho citato, ne hanno consentito un miglioramento. Mi riferisco, per esempio, alla gestione delle riserve naturali interne ai parchi nazionali, questione annosa che non era mai stata risolta, perché si rinviava ad un'intesa che non è mai intercorsa.

In buona sostanza, penso che globalmente le modifiche introdotte siano accettabili. Ci sono aspetti dubbi, ma compensati da altri che giudico indubbiamente positivi.

Per quanto riguarda la normativa sui rifiuti, il rinvio dell'introduzione della tariffa riguardante i comuni è indubbiamente un aspetto che ha sollevato qualche preoccupazione anche nel ministro dell'ambiente, tuttavia ci siamo trovati, il mese scorso, ad affrontare una situazione di necessità, in quanto la Corte dei conti ha sollevato dei rilievi in ordine al decreto che fissa lo schema di riferimento per l'introduzione delle tariffe. L'accoglimento delle osservazioni della Corte avrebbe rimesso radicalmente in discussione l'accordo con i comuni e con la conferenza unificata Stato-regioni, perché avrebbe comportato l'impossibilità dell'introduzione graduale del sistema tariffario nella

gestione dei rifiuti urbani; pertanto, la necessità di modificare la norma e di avere più tempo per risolvere il problema è diventata una questione indilazionabile, in quanto non era possibile emanare il decreto entro termini che consentissero ai comuni di provvedere.

Sul rinvio di un anno dei piani regionali di adeguamento ho già espresso le mie riserve in sede di Commissione ambiente del Senato, dove la questione è stata posta, anche se di fatto il rinvio è solo di qualche mese. Condivido, tuttavia, le preoccupazioni di chi ha evidenziato il rischio che le regioni vengano incoraggiate a non adeguarsi tempestivamente alle previsioni della riforma della gestione dei rifiuti.

Per quanto concerne le norme sull'amianto, ricordo che l'autorizzazione non è automatica, bensì subordinata ad una valutazione d'intesa ambiente-industria e riguarda una quantità molto limitata — 800 chili — di materiale, nel caso in cui si verifichi che esso non è sostituibile nei processi industriali in corso. Si tratta, comunque, di un problema ambientale di dimensioni assolutamente ridotte: in giro per l'Italia ci sono non chili, ma milioni di tonnellate di amianto, quindi, il problema delle bonifiche e dei rischi è certamente relevantissimo, ma non credo che sarà influenzato da questi 800 chili, sempre se verranno autorizzati, una volta effettuate le verifiche previste.

Ci sono molte altre piccole osservazioni, sulle quali per economia di tempo non interverrò in questo momento. Ribadisco quindi la richiesta di giungere alla votazione finale del provvedimento e alla conclusione del suo iter entro stasera, per cui mi associo alla richiesta di ritirare gli emendamenti presentati. Si tratta peraltro di un provvedimento che ha visto, sia alla Camera sia al Senato, il contributo della maggioranza e dell'opposizione e sarebbe un peccato se, proprio nel *rush* finale, si rischiasse di dover ricominciare una complessa procedura, anche parlamentare, per recuperare una parte delle risorse disponibili e le norme che autorizzano la spesa. Il mio, quindi, è soprattutto un invito alla

rapida approvazione, entro la giornata di oggi, del provvedimento; altrimenti, credo che, al di là delle ottime intenzioni che molti colleghi hanno manifestato, vi sia il rischio di indebolire la tendenza in atto verso la ripresa di una politica ambientale più attiva e di una spesa ambientale più efficace.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato al prosieguo pomeridiano della seduta.

Preavviso di votazioni elettroniche

(ore 13,38).

PRESIDENTE. Poiché nel corso della seduta potranno avere luogo votazioni qualificate mediante procedimento elettronico, decorrono da questo momento i termini di preavviso di 5 e 20 minuti previsti dall'articolo 49, comma 5, del regolamento.

Sospendo la seduta fino alle 14,30.

La seduta sospesa alle 13,45 è ripresa alle 14,30.

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Bordon, Cerulli Irelli, Corleone e Treu sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta odierna.

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

Annunzio di petizioni.

PRESIDENTE. Sono pervenute alla Presidenza le seguenti petizioni, che saranno trasmesse alle sottoindicate Commissioni. Prego il deputato segretario di darne lettura.

MAURO MICHIELON, *Segretario*, legge:

Domenico Sessa da Roma, chiede:

una diversa applicazione del principio costituzionale di progressività nel prelievo fiscale (n. 579 — *alla VI Commissione*);

Fidenzio Pasqualini, da Verona, chiede:

una normativa più equa in materia di ricongiunzione di contributi previdenziali versati presso fondi diversi e di determinazione dei relativi diritti pensionistici (n. 580 — *alla XI Commissione*);

Piero De Cristofaro, da Roma, chiede:

provvedimenti a tutela dell'ambiente e delle culture nazionali, anche con riferimento all'azione dei pubblici poteri (n. 581 — *alla I Commissione*);

Ferullo Soccorso, da Loro Ciuffenna (Arezzo), chiede:

un provvedimento legislativo a tutela delle persone meno abbienti destinatarie di procedure giudiziarie esecutive (n. 582 — *alla II Commissione*);

Cesare Perrotta, da Pisa, chiede:

che sia data piena attuazione al decreto legislativo n. 565 del 1996, istitutivo del Fondo di previdenza per coloro che svolgono lavori di cura non retribuiti derivanti da responsabilità familiari (n. 583 — *alla XI Commissione*);

Antonio Bartolomeo e numerosi altri cittadini, da Toritto (Bari), chiedono:

che sia fissato un tetto alle pensioni di importo più elevato (n. 584 — *alla XI Commissione*);

Antonio Bartolomeo e numerosi altri cittadini, da Toritto (Bari), chiedono:

l'introduzione del sistema del doppio turno per le elezioni comunali nei comuni con meno di 15 mila abitanti (n. 585 — *alla I Commissione*);

Armando Pupella, da Palermo, chiede:

un provvedimento legislativo per la prevenzione degli incendi colposi causati dai fumatori (n. 586 — *alla VIII Commissione*);

Wanda Maccario, da Ventimiglia, espone:

la necessità di interventi a tutela del territorio, del paesaggio e del patrimonio storico della città di Sanremo, nonché della salute dei cittadini (n. 587 — *alla VIII Commissione*).

Trasferimento in sede legislativa dei progetti di legge nn. 1846-D, 4486, 5157, 3496 e 4989.

PRESIDENTE. Ricordo di aver comunicato nella seduta di ieri che la II Commissione permanente (Giustizia) ha chiesto il trasferimento in sede legislativa, a norma dell'articolo 92, comma 6, del regolamento dei seguenti progetti di legge ad essa attualmente assegnati in sede referente:

S. 484-1504-B — Senatore BUCCIERO; DISEGNO DI LEGGE D'INIZIATIVA DEL GOVERNO: « Disposizioni per i procedimenti riguardanti i magistrati » (*approvato dalla Camera, modificato dal Senato con l'unificazione della proposta di legge n. 484, modificato dalla II Commissione della Camera, modificato dalla II Commissione del Senato*) (1846-D); TARA-DASH ed altri: « Introduzione dell'articolo 20-bis del codice di procedura civile in materia di competenza territoriale per i giudizi civili in cui sia parte un magistrato » (4486).

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione la proposta di trasferimento in sede legislativa dei progetti di legge nn. 1846-D e 4486.

(È approvata).

Ricordo di aver comunicato nella seduta di ieri che la VII Commissione permanente (Cultura) ha deliberato di chiedere il trasferimento in sede legisla-

tiva, ai sensi dell'articolo 92, comma 6, del regolamento, del seguente disegno di legge ad essa assegnato in sede referente:

S. 3274: «Finanziamento del terzo piano annuale di attuazione dei piani triennali di edilizia scolastica, di cui alla legge 11 gennaio 1996, n. 23, e successive modificazioni» (5157) (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*).

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione la proposta di trasferimento a Commissione in sede legislativa del disegno di legge n. 5157.

(È approvata).

Ricordo di aver comunicato nella seduta di ieri che la XII Commissione permanente (Affari sociali) ha deliberato di chiedere il trasferimento in sede legislativa, ai sensi dell'articolo 92, comma 6, del regolamento, della seguente proposta di legge ad essa assegnata in sede referente:

PROCACCI: «Finanziamento degli interventi in materia di animali di affezione e per la prevenzione del randagismo» (3496) (*la Commissione ha elaborato un nuovo testo*).

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione la proposta di trasferimento a Commissione in sede legislativa della proposta di legge n. 3496.

(È approvata).

Ricordo di aver comunicato nella seduta di ieri che la XIII Commissione permanente (Agricoltura) ha deliberato di chiedere il trasferimento in sede legislativa, ai sensi dell'articolo 92, comma 6, del regolamento, del seguente disegno di legge ad essa assegnato in sede referente:

«Interventi strutturali e urgenti nel settore agricolo, agrumicolo e zootecnico» (4989) (*la Commissione ha elaborato un nuovo testo*).

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione la proposta di trasferimento a Commissione in sede legislativa del disegno di legge n. 4989.

(È approvata).

Si riprende la discussione del disegno di legge n. 5128 (ore 14,39).

PRESIDENTE. Ricordo che nella parte antimeridiana della seduta si sono svolte la discussione sulle linee generali e le repliche del relatore e del rappresentante del Governo.

(Contingentamento tempi seguito esame - A.C. 5128)

PRESIDENTE. Avverto che a seguito della riunione di ieri della Conferenza dei presidenti di gruppo si è provveduto, ai sensi dell'articolo 24, comma 3, del regolamento, all'organizzazione dei tempi per l'esame degli articoli sino alla votazione finale, che risultano così ripartiti:

relatore: 30 minuti;

Governo: 20 minuti;

gruppo misto: 25 minuti;

richiami al regolamento: 10 minuti;

interventi a titolo personale: 40 minuti (con il limite massimo di 6 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato);

gruppi: 2 ore e 40 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 democratici italiani: 5 minuti; CCD: 5 minuti; minoranze linguistiche: 3 minuti; per l'UDR-patto Segni-liberali: 2 minuti; la rete: 2 minuti.

Il tempo a disposizione dei gruppi è ripartito nel modo seguente:

democratici di sinistra-l'Ulivo: 29 minuti;

forza Italia: 27 minuti;

alleanza nazionale: 25 minuti;

popolari e democratici-l'Ulivo: 17 minuti;

lega nord per l'indipendenza della Padania: 20 minuti;

rifondazione comunista-progressisti: 14 minuti;

UDR: 16 minuti;

rinnovamento italiano: 12 minuti.

(Esame degli articoli - A.C. 5128)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 5128 nel testo della Commissione, identico a quello approvato dal Senato.

Comunico che la V Commissione (Bilancio) ha adottato la seguente decisione:

PARERE CONTRARIO

sugli emendamenti Menia 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.9, 3.10, 3.11 e 3.12, Mammola 3.7, Di Luca 3.17 e Ciapusci 4.1, in quanto suscettibili di recare nuovi o maggiori oneri non quantificati o non coperti a carico del bilancio dello Stato;

NULLA OSTA

sui restanti emendamenti contenuti nel fascicolo n.1.

(Esame dell'articolo 1 - A.C. 5128)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge nel testo della Commissione, identico a quello approvato dal Senato, e del complesso degli emendamenti ad esso presentati (*vedi l'allegato A - A.C. 5128 sezione 1*).

Nessuno chiedendo di parlare, invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Signor Presidente, invito i presentatori al ritiro dell'emendamento Ciapusci 1.1, in quanto la norma è già contenuta nel primo comma dell'articolo 2. Il parere contrario sull'emendamento Ciapusci 1.2.

PRESIDENTE. Onorevole Ciapusci, aderisce all'invito al ritiro del suo emendamento 1.1?

ELENA CIAPUSCI. Sì, Presidente, lo ritiriamo.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Ciapusci 1.2.

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

ELENA CIAPUSCI. L'obiettivo di questo emendamento è quello di fissare una data entro la quale deve pervenire lo schema degli interventi da compiere. Non prevedendosi infatti dei tempi certi e considerata l'estrema lunghezza dei cosiddetti tempi pubblici, non avremmo la possibilità di vedere e valutare lo schema degli interventi.

ROBERTO MANZIONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTO MANZIONE. Presidente, chiediamo la votazione nominale.

DANIELE FRANZ. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DANIELE FRANZ. Presidente, vorrei conoscere il parere del Governo sull'emendamento Ciapusci 1.2, visto che non è stato ancora espresso.

PRESIDENTE. Ha ragione, le chiedo scusa.

Qual è il parere del Governo sull'emendamento Ciapusci 1.2?

ELENA MONTECCHI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*. Il Governo concorda con il parere espresso dal relatore.

ELIO VITO. Anche noi chiediamo la votazione nominale.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ciapusci 1.2, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

C'è una tessera doppia dell'onorevole Mammola!

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	335
<i>Votanti</i>	334
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	168
<i>Hanno votato sì</i>	141
<i>Hanno votato no</i> .	193).

LINO DUILIO. Presidente, desidero segnalare che il dispositivo elettronico della mia postazione di voto non ha funzionato.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

Passiamo alla votazione dell'articolo 1.

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

UGO BOGHETTA. Siamo favorevoli a questo articolo perché interviene in materia di sicurezza delle ferrovie, settore in cui i passaggi a livello rappresentano un rilevante problema essendo la causa di molti incidenti.

Colgo tuttavia l'occasione per dire ai colleghi ed al Governo, anche se mi pare che in questo momento sia assente il rappresentante dei trasporti, che non si

può intervenire da una parte sul problema della sicurezza eliminando il più possibile e giustamente i passaggi a livello mentre dall'altra nelle ferrovie sta continuando un esodo massiccio dei ferrovieri. Tutti sanno che questa è una delle cause maggiori dell'insicurezza delle ferrovie eppure questo Governo e l'azienda interessata stanno procedendo in questo senso. Dunque questo Governo dovrà decidere se con una mano fa una cosa mentre con l'altra disfa.

Vorrei infine ricordare un grave fatto che è avvenuto oggi a Roma; uno sciopero è stato precettato! Qui si vuole fare un giusto processo di regionalizzazione delle competenze in materia di trasporto, ma in realtà questo processo viene fatto esclusivamente per privatizzare questo servizio e per ridurre il trasporto locale. È gravissimo che in questo paese ormai il diritto di sciopero, che è un diritto costituzionale, sia stato cancellato *(Applausi dei deputati del gruppo di rifondazione comunista-progressisti)*!

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

ENZO SAVARESE. Visto che il collega Boghetta ha ritenuto di parlare di un argomento che non è assolutamente tra quelli previsti nel provvedimento in esame, vorrei sottolineare che il gruppo di alleanza nazionale nel consiglio comunale di Roma ha manifestato analogo contrarietà alla precettazione del servizio pubblico di trasporto locale.

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

PAOLO MAMMOLA. Intervengo per confermare il voto positivo di forza Italia sull'articolo 1 in coerenza con quello che è stato il nostro atteggiamento in tutto l'iter di questo provvedimento fin dal suo preannuncio in Commissione trasporti da parte del ministro competente, l'onorevole Burlando.

Quando il ministro ci propose in Commissione la possibilità e l'opportunità che da parte del Ministero venissero stanziati oltre 1.100 miliardi per la soppressione dei passaggi a livello, ci dichiarammo immediatamente d'accordo con il ministro. Già all'epoca garantimmo che un provvedimento del genere avrebbe incontrato il consenso del nostro gruppo parlamentare perché, grazie a questi interventi sulle infrastrutture, miglioreranno gli standard di sicurezza per il traffico stradale e ferroviario, con un evidente beneficio per l'intera collettività che deve utilizzare questi mezzi di trasporto.

Quindi, in coerenza con quanto avevamo annunciato all'atto di presentazione del provvedimento, essendo questo il cuore del disegno di legge, ribadiamo il nostro consenso e annunciamo il nostro voto favorevole sull'articolo 1.

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

ELENA CIAPUSCI. Signor Presidente, anche il gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania voterà a favore dell'articolo 1, che è il *clou* del provvedimento al nostro esame al quale dà anche il titolo. L'unica nostra perplessità riguarda lo schema che dovrebbe essere sottoposto a valutazione entro un termine prefissato, altrimenti i tempi rischiano di diventare troppo lunghi. Ci sembra inoltre che i criteri di priorità, che saranno presi in considerazione per gli interventi da effettuare, siano troppo poco orientativi. Inoltre, ci chiediamo se la dotazione finanziaria sia sufficiente per valutare tutte le situazioni esistenti sul territorio.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 1.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	356
<i>Votanti</i>	354
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	178
<i>Hanno votato sì</i>	352
<i>Hanno votato no</i> ..	2).

(Esame dell'articolo 2 – A.C. 5128)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 2, nel testo della Commissione, identico a quello approvato dal Senato *(vedi l'allegato A – A.C. 5128 sezione 2)*.

Nessuno chiedendo di parlare e non essendo stati presentati emendamenti, passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 2.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	361
<i>Votanti</i>	360
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	181
<i>Hanno votato sì</i> ...	360).

ANTONIO ATTILI. Signor Presidente, desidero segnalare che da tre votazioni la mia postazione di voto non funziona.

PRESIDENTE. Ne prendo atto, onorevole Attili.

(Esame dell'articolo 3 – A.C. 5128)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 3, nel testo della Commissione, identico a quello approvato dal Senato, e del complesso degli emendamenti ad esso presentati *(vedi l'allegato A – A.C. 5128 sezione 3)*.

Nessuno chiedendo di parlare, invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario sull'emendamento Bosco 3.15. Sull'emendamento Menia 3.1 vi è già il parere contrario della Commissione bilancio. Invito inoltre i colleghi a ritirare tale emendamento e quelli a seguire contenenti cifre a scalare e a presentare un ordine del giorno che impegni il Governo a far fronte ai finanziamenti richiesti. Lo stesso ragionamento vale per l'emendamento Mammola 3.7. Esprimo altresì parere contrario su tutti gli altri emendamenti presentati all'articolo 3.

PRESIDENTE. Il Governo ?

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

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, avverto che gli emendamenti Menia da 3.1 a 3.4 e Menia da 3.9 a 3.12 sono tutti volti a concedere contributi alle Ferrovie dello Stato per gli interventi a favore della rete ferroviaria del Friuli-Venezia Giulia.

Chiamerò pertanto l'Assemblea a pronunciarsi preliminarmente sul principio contenuto nella parte comune individuata nelle parole: « potenziamento e ammodernamento della rete ferroviaria del Friuli-Venezia Giulia », avvertendo che, in caso di reiezione, si intenderanno respinti tutti gli emendamenti recanti la medesima espressione.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Bosco 3.15.

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

RINALDO BOSCO. Quale primo firmatario dell'emendamento 3.15 desidero intervenire per capire se questo Governo e questa maggioranza abbiano inteso con l'articolo 3 dividere l'Italia. Infatti, se in un testo di legge si inserisce un passaggio

in cui si chiede di spendere 2 mila 500 miliardi, cioè l'intera cifra, solo per gli assi ferroviari dell'Italia meridionale, di fatto questa Assemblea, la sua maggioranza e il Governo dichiarano diviso il paese in Italia del nord e Italia del sud, nella Padania e nel Mezzogiorno.

Credo che il Mezzogiorno non abbia continuità internazionale e non subisca i riflessi economici che subisce la Padania, che esporta, per il 76 per cento del totale, merci in tutto il mondo. Mi pare assurdo, quindi, stabilire che i fondi vadano spesi solo per l'Italia meridionale: gli assi ferroviari, semmai, devono essere costruiti su tutto il territorio nazionale

Per queste ragioni ho presentato l'emendamento 3.5 che prevede la soppressione della parola « meridionale ».

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

PAOLO MAMMOLA. A questo punto vorremmo un chiarimento rispetto all'emendamento 3.15, perché mi pare che ci stiamo « arrampicando » su una posizione lessicale e non di merito e di contenuto. Vorremmo che il Governo chiarisse, lasciandone un segno agli atti della Camera, come sono ripartite le somme, perché, se la chiave di lettura è quella che dà il collega della lega nord, secondo cui con le parole « Italia meridionale » si intende che tutti i fondi sono destinati ad interventi infrastrutturali nel Mezzogiorno, saremmo in difficoltà a votare contro l'emendamento. Se, invece gli interventi sono — come noi riteniamo — equamente distribuiti sul territorio nazionale, evidentemente non comprendiamo e non condividiamo l'emendamento presentato dai colleghi della lega nord.

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

ENZO SAVARESE. L'emendamento presentato dai colleghi della lega nord probabilmente si riferisce ad una scorret-

tezza lessicale del testo del Governo, dal quale anche il gruppo di alleanza nazionale vorrebbe un chiarimento. Se, invece, si tratta semplicemente di sopprimere la parola « meridionale » il gruppo di alleanza nazionale sarà contrario all'emendamento.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Questa mattina nel corso della discussione sulle linee generali sul disegno di legge, abbiamo avuto modo di chiarire l'indicazione strategica alla quale si ispira il comma 1 dell'articolo 3. È quello del potenziamento e dell'ammodernamento degli itinerari ferroviari internazionali e dei collegamenti ad essi afferenti. Su questo obiettivo strategico il Governo propone al Parlamento di concentrare un investimento aggiuntivo di ulteriori 2.500 miliardi, tenendo conto naturalmente dell'esigenza di riequilibrio nei confronti del territorio meridionale, essendo a tutti noto ed essendo stato oggetto di discussione specifica in quest'aula e nelle Commissioni competenti il divario che caratterizza la rete ferroviaria nel Mezzogiorno rispetto alle condizioni di quella del centro-nord. Non si vuole assolutamente sbilanciare la ripartizione dei finanziamenti ma, nell'ambito di un piano aggiuntivo di fondi per la rete ferroviaria nazionale, si deve tener conto del potenziamento del trasporto, in particolare delle merci in relazione alla novità che sta caratterizzando lo sviluppo dei trasporti marittimi nei porti meridionali e innanzitutto a Gioia Tauro. Da quello sviluppo ne consegue una richiesta diffusa ed ampia su tutto il territorio nazionale, a partire dagli operatori del nord che intendono utilizzare questa nuova caratterizzazione territoriale dell'Italia, baricentrica nel Mediterraneo, di raccordo tra i porti meridionali e le grandi reti ferroviarie nazionali ed europee.

Nella ripartizione dei 2.500 miliardi non vi sarà una concentrazione di investimenti per il Mezzogiorno ma con equilibrio si terrà conto dei progetti prioritari, che individueremo insieme alle Ferrovie dello Stato, e di cui informeremo il Parlamento, sulla base delle priorità strategiche che verranno individuate.

Invito l'onorevole Bosco a ritirare il suo emendamento 3.15 poiché leggo la sua firma, insieme a quella di altri colleghi, in calce ad un ordine del giorno che impegna il Governo a proporre priorità di interventi e progetti atti a realizzare gli obiettivi strategici del paese integrando anche gli interventi nelle regioni meridionali nel quadro del potenziamento degli assi principali presenti e previsti su tutto il territorio nazionale. Mi sembra che con l'adesione a questo ordine del giorno l'onorevole Bosco abbia chiesto un chiarimento ulteriore e formale al quale il Governo si atterrà, dopo la votazione dell'ordine del giorno stesso.

PRESIDENTE. Onorevole Bosco, accetta di ritirare il suo emendamento?

RINALDO BOSCO. Non intendo ritirare l'emendamento, perché l'ordine del giorno a cui ho apposto la firma verrà presentato solo nel caso in cui l'emendamento venisse respinto.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Bosco 3.15, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	354
Votanti	350
Astenuti	4
Maggioranza	176
Hanno votato sì	39
Hanno votato no .	311).

Onorevole Menia, accetta l'invito al ritiro formulato dal relatore per i suoi emendamenti?

ROBERTO MENIA. Non accetto l'invito al ritiro di tutti gli emendamenti e vorrei spiegarne il motivo, specificando il contesto in cui si inseriscono e sottolineando le ragioni per le quali il relatore ha espresso parere contrario. Dobbiamo tener conto dell'iter particolare di questo disegno di legge e dell'introduzione di un comma aggiuntivo al testo originario.

Si tratta di un comma aggiuntivo con il quale si prevede lo stanziamento di 300 miliardi di lire o — meglio — che conferisce al ministro dei trasporti la potestà di concedere quella somma alle Ferrovie dello Stato, affinché esse realizzino in territorio sloveno opere ferroviarie. Trovo singolare il fatto che vengano utilizzati — può apparire una espressione retorica, ma è vera — i soldi dei contribuenti italiani per costruire ferrovie all'estero; ma è singolare soprattutto il fatto che ciò avvenga in una condizione particolare come quella del confine orientale italiano, dove mancano — e ciò è del tutto evidente — infrastrutture al porto internazionale di Trieste: è il porto più a nord d'Italia, che ha un enorme bacino di potenziale sviluppo soprattutto nei confronti dei paesi dell'est e del centro Europa. È singolare che, dopo cinquant'anni e con decenni di ritardo, solo oggi si sia quasi riusciti finalmente a realizzare il raddoppio della linea pontebbana (il relativo progetto, per la verità, parla del suo quadruplicamento). È singolare inoltre che il traffico intermodale non possa tuttora — nonostante questa sia una delle questioni in via di risoluzione — transitare oltre alle gallerie di Monfalcone, venti chilometri oltre Trieste, poiché il raso delle gallerie stesse è più stretto. È singolare che il compartimento di Trieste venga via via ridotto, che l'alta velocità si fermi — nei progetti del Governo — a Venezia e che in quella interruzione tra Venezia e Trieste nel nuovo orario delle Ferrovie dello Stato sia stato eliminato il pluridecennale treno che collegava Trieste con Roma. Allo stato

attuale, infatti, da Trieste non si può giungere a Roma, se non si passa attraverso la fermata di Venezia. Tutto questo è assolutamente singolare; e lo è a maggior ragione se si considera che si vanno ad investire 300 miliardi di lire per costruire infrastrutture in Slovenia, quando notoriamente le ferrovie slovene attuano una politica di *dumping* nei nostri confronti e quando il porto di Capodistria risulta essere sempre in concorrenza con quello di Trieste, trovandosi ad una distanza di 25 chilometri uno dall'altro!

Non mi pare che quelle che ho fatto siano delle considerazioni sballate, ma sono quanto meno logiche.

Sulla base di queste considerazioni, devo dire che non intendo assolutamente transigere riguardo al mio emendamento 3.5 — che prevede la soppressione del comma 2 dell'articolo 3 — che dovrà essere quindi posto in votazione.

Tutti gli altri argomenti sollevati partono invece da un diverso dato di fatto: dal fatto che il Governo e la maggioranza hanno sia l'intenzione sia i numeri per portare fino in fondo il progetto contenuto nel comma 2 dell'articolo 3. Devo quindi prendere atto con anticipo che andremo a destinare 300 miliardi di lire alle ferrovie slovene.

Si afferma che tutto ciò avverrà nell'ambito della politica transfrontaliera di collaborazione e in particolare della realizzazione del « corridoio n. 5 »: questa è una palla colossale, perché — come tutti sanno — la costruzione del « corridoio n. 5 », che si collegherà a Kiev, comporterà la spesa di migliaia di miliardi e non di 300 miliardi, che daremo alla Slovenia per fare concorrenza all'Italia. Va tenuto presente che il Governo si è già impegnato nei confronti degli sloveni e che ha tutte le intenzioni di portare fino in fondo questo suo disegno, sostenendo che ciò deriverebbe da accordi internazionali; devo però evidenziare il fatto che nessun accordo internazionale stabilisce che l'Italia debba pagare 300 miliardi alla Slovenia!

Ebbene, tutto ciò stabilito, credo che sarebbe quanto meno necessario poten-

ziare le linee ferroviarie che collegano Trieste alla regione Friuli-Venezia Giulia!

Posto che il Governo non ha neppure l'intenzione di prendere atto di questi emendamenti e che il relatore sostiene che la valutazione negativa degli stessi sia derivata dal fatto che la loro eventuale approvazione comporterebbe ulteriori spese non previste, vorrei dire che quest'ultima motivazione è chiaramente falsa perché si fa riferimento alle spese già previste dal comma 1 dell'articolo 3. È quindi evidente che la motivazione adottata è sicuramente falsa! Tutto ciò detto, mi sono premurato di predisporre il testo di un ordine del giorno che ha sostanzialmente lo stesso significato degli emendamenti che ho presentato all'articolo 3, che verranno evidentemente respinti: esso impegna infatti il Governo a destinare, nell'ambito dei finanziamenti previsti dal disegno di legge, 150 miliardi di lire per le infrastrutture del Friuli Venezia Giulia. Sulla base di queste considerazioni ritiro i miei emendamenti 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12 nonché l'emendamento Bocchino 3.13 (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione degli identici emendamenti Menia 3.5 e Di Luca 3.16.

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

ALBERTO DI LUCA. L'emendamento 3.16 è stato firmato da tutti i deputati di forza Italia della Commissione trasporti, da tutti i colleghi lombardi e da molti colleghi del nord. Al comma 2 dell'articolo 3 si prevedono 300 miliardi di finanziamento per la rete ferroviaria in territorio sloveno, che andrebbe a potenziare l'asse Venezia-Trieste-Lubiana. Chiedo che senso abbia questo asse, innanzitutto da un punto di vista tecnico. Potrebbe infatti esserci una ragione se avessimo un asse Lione-Lubiana, ma per averlo dovremmo avere un asse Lione-Torino, che invece non esiste, un asse Torino-Milano, che il Governo, sempre attraverso un suo ministro, sta facendo di tutto per rallentare/

boicottare. Dovrebbe esserci, naturalmente, anche l'asse Milano-Venezia, con la prosecuzione dell'asse Venezia-Trieste. Tutto questo non c'è; abbiamo solo un testo nel quale si dice che dovremmo votare a favore di un finanziamento di 300 miliardi a un paese straniero. Mi chiedo se alla pensionata e al pensionato che percepiscono 900 mila lire al mese stia bene andare a pagare le tasse per finanziare un'operazione di questo genere. Ma serve al sistema paese? Serve al nord? No, non serve e lo abbiamo visto dal punto di vista tecnico perché mancano, oltre all'asse Lione-Lubiana, anche quei tratti molto più vicini, come la Torino-Milano e la Milano-Trieste.

Altra domanda. Interessa ad un operaio che guadagna 1 milione 200 mila lire al mese sapere che le tasse che paga servono a finanziare questo progetto da 300 miliardi? Forse tutti si aspettano che la risposta sia no, invece io dico che serve sì a qualche operaio, a quello della FIAT ferroviaria. Non è scritto, ma bisogna dirlo, che contemporaneamente a questi 300 miliardi che il Governo Prodi vuol fare arrivare alla Slovenia c'è un accordo tra il Governo della Slovenia stessa e la FIAT ferroviaria per l'acquisto di quattro Pendolini, cioè un importo praticamente analogo a quei 300 miliardi. E allora probabilmente all'operaio che lavora alla FIAT ferroviaria interessa che ci sia questo tipo di contributo. Mi chiedo però se sia giusto che il Parlamento o il Governo propongano questi stanziamenti. Per finanziare chi? Per finanziare una società privata? Per favorire gli azionisti FIAT o per sostenere l'occupazione?

Non sappiamo quale sia stato l'intento del Governo nel proporre l'emendamento al Senato che è diventato un comma dell'articolo 3, e chiediamo che venga soppresso. Oltre tutto, se venisse soppresso, oltre a fare un po' di chiarezza in più, che sarebbe anche doverosa, ci sarebbe il vantaggio, per il Governo in questo caso, di avere la disponibilità di 300 miliardi che potrebbero essere investiti in opere che servirebbero sicuramente di più al nostro paese, agli italiani

e che certamente tutti coloro che pagano le tasse sarebbero ben lieti di finanziare. Per essere più chiaro faccio un esempio: serve quadruplicare la linea ferroviaria che collegherà Milano a Malpensa 2000, servono 170 miliardi! È un'idea di come si potrebbero spendere questi 300 miliardi, che diversamente costituirebbero uno dei soliti esempi di scempio politico (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia, di alleanza nazionale e dell'UDR — Commenti del deputato Grugnetti*).

PIETRO ARMANI. Bravo!

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

Colleghi, per favore! Non capisco il motivo di questa euforia.

Onorevole Di Luca!

UGO BOGHETTA. Signor Presidente, sono abbastanza sconcertato dalle dichiarazioni dei colleghi che mi hanno preceduto, intanto perché il collega di alleanza nazionale è rimasto ancora alla seconda guerra mondiale (*Commenti dei deputati di alleanza nazionale*)...

ROBERTO MENIA. Tu sei rimasto all'« Ottobre »!

PAOLO MAMMOLA. Ti senti Trotzki.

UGO BOGHETTA. Sì, sei rimasto alla seconda guerra mondiale!

PRESIDENTE. Onorevole Boghetta, la prego, si rivolga al Presidente.

UGO BOGHETTA. In secondo luogo, se è vero che il porto di Fiume oggi è favorito rispetto a Trieste, l'unica maniera per portare i traffici a Trieste è quella di intervenire in Slovenia, altrimenti non avremo nulla da dire né da chiedere alla Slovenia stessa.

In terzo luogo, mi stupisce che l'onorevole di forza Italia non sappia che stiamo discutendo nel nostro paese dell'asse trasversale che va dalla Francia a

Venezia. Su questo è in corso una verifica e noi auspichiamo dei cambiamenti, perché stiamo parlando di merci e quindi questo progetto è una (*Commenti del deputato Grugnetti*)...

PRESIDENTE. Onorevole Grugnetti, la prego di prendere posto!

UGO BOGHETTA. Come dicevo questo intervento è progettato e finanziato e stiamo verificando quale sia la soluzione migliore, come i colleghi sanno bene.

Vorrei anche aggiungere che è interesse del nostro paese avere linee di comunicazione che aprano i trasporti a mercati di interesse nazionale.

Da ultimo, mi fa molto piacere che la FIAT venda all'estero il Pendolino...

ELENA CIAPUSCI. Con i nostri soldi!

UGO BOGHETTA. Quello che non capisco è perché all'Italia vendano gli ATR 500 che non funzionano: agli altri vendono quelli buoni, all'Italia quelli che non funzionano!

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Menia 3.5 e Di Luca 3.16, non accettati dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	396
Votanti	393
Astenuti	3
Maggioranza	197
Hanno votato sì	178
Hanno votato no	215).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Mammola 3.7.

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

PAOLO MAMMOLA. La Commissione bilancio ha espresso sull'emendamento 3.7 parere contrario in quanto esso sarebbe suscettibile di recare nuovi e maggiori oneri non quantificati a carico del bilancio dello Stato. Capisco che si possa dissentire dall'emendamento proposto dal gruppo di forza Italia, quindi da un gruppo di opposizione. Si esprime però un parere contrario su un emendamento che recita quanto segue: « Nell'ambito delle risorse di cui al comma 1 » — cioè quelle previste e stanziati dal disegno di legge — « il ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere contributi aggiuntivi agli stanziamenti già previsti, nella misura di lire 300 miliardi, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, per lo studio e la realizzazione dei valichi e l'ammodernamento delle linee ferroviarie di collegamento con la Francia, la Svizzera e l'Austria ». Non mi pare cioè che questo emendamento introduca alcun elemento di novità dal punto di vista della spesa rispetto al comma che andrebbe a sostituire nel quale si legge: « Nell'ambito delle risorse di cui al comma 1 » — si fa esattamente lo stesso riferimento — « il ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere contributi per l'ammodernamento di tratte ferroviarie in territorio sloveno ». Quindi, vi è semplicemente uno spostamento dei fondi.

Se il Governo ci vuole dire che è contrario alla soppressione del finanziamento per le ferrovie slovene e che, quindi, è contrario al fatto che questi soldi rimangano sui valichi italiani, lo possiamo accettare e ne prendiamo atto. Giustificare, però, un parere negativo, quale quello espresso dalla Commissione bilancio, affermando che l'emendamento sarebbe suscettibile di creare nuovi e maggiori oneri a carico dello Stato, considerato che si tratterebbe comunque dei fondi già stanziati dall'articolo 3, comma 1, dello stesso disegno di legge, mi sembra una posizione alquanto debole.

Vorrei poi spiegare il senso dell'emendamento. Ha già chiarito il collega Di Luca che noi non siamo contrari in linea

di principio alla destinazione di fondi ai piani di sviluppo e di cooperazione internazionale da realizzare in territorio straniero, però penso che lo stato del materiale rotabile e della rete ferroviaria italiana sia sotto gli occhi di tutti. Non è vero, oltre tutto, quanto dice l'onorevole Boghetta, ossia che è già stato finanziato il quadruplicamento della tratta tra Milano e Venezia. Se, infatti, è vera la notizia che ci ha fornito l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, con una lettera che in questi giorni è giunta a tutti i deputati, in cui si dice che le linee in progetto (tra le quali è compresa la Milano-Venezia) sono ancora sottoposte a verifiche interministeriali e che ci si sta orientando verso la prioritaria realizzazione del quadruplicamento esclusivamente nei tratti più congestionati, che sono Milano-Brescia e Padova-Mestre, si vede che quanto verrà realizzato a breve termine è un po' poco.

Noi riteniamo invece che, considerato lo stato della rete ferroviaria italiana, quest'ultima abbia bisogno di notevoli interventi per collegarsi alle reti transnazionali di trasporto ferroviario. Ricordavo questa mattina durante la discussione sulle linee generali che l'unico stanziamento serio fatto negli ultimi anni a favore dei collegamenti internazionali è datato 1994, quando la legge finanziaria elaborata dal Governo Berlusconi stanziò 100 miliardi per lo studio e la realizzazione dei progetti di attraversamento delle Alpi e quindi dei valichi frontalieri, dopo di che non vi sono più stati seri stanziamenti da parte del Governo in questo settore. Allora, se vogliamo portare le merci dalla gomma alla ferrovia, se quindi vogliamo incrementare il traffico ferroviario, dobbiamo anche collegare la rete ai luoghi di destinazione delle merci. Sappiamo tutti — perché ci viene detto anche dalle Ferrovie dello Stato — che ormai i nostri valichi sono arrivati ad un livello di saturazione: tra pochi anni ai valichi non vi sarà più possibilità di treni-giorno, cioè non vi sarà più capacità di trasporto. Ebbene, in mancanza di un'attenta politica riguardante i valichi rischieremo di

vedere il nostro sistema ferroviario congestionato e messo in difficoltà da strozzature verso l'esterno. Di questa preoccupazione si fa carico il nostro emendamento 3.7, sul quale auspichiamo un voto favorevole dell'Assemblea.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, la contrarietà del Governo nei confronti di questo emendamento è spiegata dal chiarimento già fornito questa mattina in sede di discussione generale sul progetto di legge. È importante che rimanga agli atti di questa discussione parlamentare una valutazione del Governo in proposito. Pur tenendo conto dei ritardi storici che si sono accumulati, dal punto di vista della dotazione di infrastrutture, nel nord-est d'Italia, è opportuno però sottolineare che il Governo, anche sulla base delle indicazioni provenienti dal Parlamento, ha dato impulso agli interventi necessari per accelerare il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria in quell'area. L'onorevole Mammola non può non sapere, avendo partecipato a più discussioni presso la Commissione trasporti, che l'indicazione prioritaria rispetto ai progetti relativi alla tratta interessata dal quadruplicamento veloce da Torino a Milano che hanno già completato il loro iter nella conferenza dei servizi non esclude affatto che l'impegno prosegua, come il Governo ha più volte dichiarato, anche in relazione alla linea Milano-Venezia, a partire dall'impegno prioritario per la tratta Padova-Mestre.

È appena il caso di ricordare, ancora, gli impegni ulteriori delle Ferrovie dello Stato per il potenziamento della rete ferroviaria da Monfalcone a Trieste e per valorizzare il raccordo ferroviario con il porto di Trieste, così come gli interventi che sono in corso sulla vecchia Ponteb-

ana, sulla linea da Tarvisio ad Udine. Comprendiamo quindi che vi sia ancora bisogno di ulteriori investimenti ed abbiamo detto che, nell'ambito dei 2.500 miliardi, saremo attenti a valutare, insieme con le Ferrovie dello Stato, un potenziamento della rete ferroviaria da Gorizia a Trieste. La questione che oggi dobbiamo affrontare, però, è che si è creato un vero e proprio collo di bottiglia rispetto all'ingresso verso la Slovenia: l'intervento che proponiamo, quindi, non è un regalo al territorio sloveno ma si colloca nell'ambito di un'impostazione ispirata alla cooperazione internazionale, che serve alla Slovenia ma serve molto anche alle aziende italiane che incontrano difficoltà, dopo aver percorso il tratto ferroviario italiano, per poter avere un raccordo fluido con la Slovenia e con l'intero corridoio europeo n. 5.

Per questo chiedo al presentatore di ritirare l'emendamento 3.7, essendosi già svolto in Commissione un confronto nell'ambito del quale il Governo ha offerto ampi chiarimenti e garanzie sul potenziamento della rete anche fra Gorizia e Trieste.

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

GIORGIO PANATTONI. Signor Presidente, desidero solo aggiungere due o tre precisazioni per l'Assemblea e cercare di riportare il dibattito ai suoi corretti contenuti. In primo luogo, l'investimento previsto in Slovenia è correlato ad un accordo internazionale firmato a Trieste nel dicembre 1996: i 300 miliardi vanno spesi in dieci anni e riguardano non la costruzione di infrastrutture ma lo studio e la definizione del corridoio che va da Lione a Kiev. Faccio altresì osservare che per fortuna la politica estera italiana si pone anche il problema di promuovere l'industria italiana, perché se così non fosse sarebbe una politica estera quanto mai atipica nel contesto generale delle politiche estere che tutti i paesi perseguono. Infine, a me sembra curiosa la teorizza-

zione di corridoi a senso unico (cioè si ad un corridoio purché vada solo dall'Italia verso Kiev ma, per carità, che non vada mai da Kiev verso l'Italia perché questo sarebbe un grave ostacolo alla competitività): vorrei chiedere, a chi ha posto questo problema, perché dovremmo fare una linea ad alta capacità che si ferma a Trieste. Per portare cosa, se non è possibile un'apertura verso i paesi dell'est, dei quali siamo i secondi partner in termini di scambi commerciali? Per questi motivi, ci sembra che l'operato del Governo e la proposta del testo siano condivisibili.

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

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, credo che il collega Panattoni ed io abbiamo sentito due diversi Governi (del resto, sappiamo tutti che esistono due Governi) ed abbiamo anche letto due diversi emendamenti. L'emendamento Mammola 3.7, sul quale il gruppo di alleanza nazionale voterà a favore, intende portare ad un chiarimento e sollecitare una risposta da parte del Governo sul problema annoso del quadruplicamento della Torino-Milano. Vorremmo sapere se questo quadruplicamento vi sarà, o se, come ci sembra di capire, il ministro dell'ambiente Ronchi ritenga che esso debba essere limitato soltanto ai tratti più saturi; vorremmo quindi capire se la politica dei trasporti la fa il ministro competente oppure il ministro dell'ambiente. Poi, vorrei ricordare all'amabile sottosegretario che è vero che non si è fatto un regalo alla Slovenia, perché lo si è fatto alla FIAT (*Applausi dei deputati dei gruppi di alleanza nazionale, di forza Italia e della lega nord per l'indipendenza della Padania*)! Questo Governo, infatti, dà 300 miliardi alla Slovenia e poi vengono comprati gli ETR! Sì, signor sottosegretario. Dopo di che, si possono aiutare le aziende, ma questo Governo aiuta sempre le solite aziende: la rottamazione! Invece, credo che l'Italia voglia che venga «rottamato» questo Governo (*Applausi dei deputati dei*

gruppi di alleanza nazionale, di forza Italia e della lega nord per l'indipendenza della Padania).

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

GUALBERTO NICCOLINI. Ho sentito il sottosegretario magnificare tutti i nuovi collegamenti per Trieste. Vorrei che il Governo si muovesse più in sintonia anche con l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, perché nello stesso momento in cui sentiamo in quest'aula parlare di raddoppi delle linee ferroviarie Monfalcone-Trieste, Gorizia-Trieste, Tarvisio-Trieste, Pontebbana, quindi di una Trieste collegata con il resto del paese, le Ferrovie stanno penalizzando Trieste in una maniera impressionante. Ormai non abbiamo più collegamenti né con Milano né con Roma, tranne che con treni in orari impossibili e in situazioni allucinanti per i poveri passeggeri, che, se vogliono arrivare a Roma al mattino, devono partire alle 6 di sera, per arrivare a Roma alle 5,30 del mattino: fuori da ogni logica!

Parliamo sì di potenziamento delle Ferrovie, parliamo dei collegamenti: è logico, perché un porto che non abbia collegamenti stradali e ferroviari è destinato a morire e visto che Trieste sta diventando un porto importante per il centro Europa è giusto che tutto ciò avvenga. Quindi, nessuna obiezione a che questo discorso poi prosegua verso la Slovenia, verso l'Ungheria, verso Kiev, verso tutti quei paesi che possono gravitare su quel porto. Ma ricordiamoci che isolare la città dal punto di vista dei collegamenti, dopo aver promesso di creare una serie di binari in più, è un atteggiamento sbagliato, è una promessa priva di alcuna credibilità. Questa città è stata isolata perché era ai confini dell'Italia, era sulla frontiera, sulla cortina di ferro. Oggi vogliamo ammettere che la Slovenia e gli altri paesi sono europei? Benissimo, Trieste torna ad avere una funzione centrale. Allora, signori del Governo, visto che c'è un'amministrazione

delle Ferrovie che non vuol capire tutto questo discorso, prima di spiegarlo a noi in Parlamento, spiegatele a loro!

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 3.7, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	367
<i>Votanti</i>	362
<i>Astenuti</i>	5
<i>Maggioranza</i>	182
<i>Hanno votato sì</i>	152
<i>Hanno votato no</i> .	210).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Bosco 3.14.

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

RINALDO BOSCO. Presidente, questo emendamento, che propone di spostare i finanziamenti verso il Friuli-Venezia Giulia, ha lo scopo di contrastare la trappola che si è perpetrata al Senato. Al Senato, è stata chiesta la sede deliberante in Commissione e una volta ottenuta il relatore ha inserito una serie di emendamenti, tra i quali quello della Slovenia. Noi crediamo — non vorrei ripetere tutte le argomentazioni di chi mi ha preceduto — che sia veramente deleterio finanziare una rete ferroviaria di un paese pur vicino ma sempre straniero ed extracomunitario, quando la rottura di carico avviene nel nostro paese, per la precisione in Friuli-Venezia Giulia. In quella regione non solo non c'è il collegamento tra Gorizia e Trieste e tra Gorizia e la Slovenia, ma non c'è nemmeno il collegamento tra Venezia e Trieste; non c'è il collegamento verso l'Austria. Abbiamo costruito un grande interporto a Cervignano, che è stato inaugurato cinque volte; c'è stato il ministro

Burlando, c'è stato il sottosegretario Albertini, non so se ci sia stato anche il sottosegretario Soriero.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Ancora no, ma mi ripropongo di andarci al più presto.

RINALDO BOSCO. Ma ora è inutilizzato, perché c'è una rottura di carico e non si raggiunge l'Austria; attualmente, a Pontebba è interrotto. Non c'è il raddoppio della ferrovia.

Trieste viene penalizzata non solo perché ha Capodistria a soli 25 chilometri, ma perché devono essere risagomate le gallerie che conducono al porto di Trieste. Allora, il porto non lavora, così come non lavora l'interporto di Cervignano. Non c'è il collegamento verso il nord Europa e nemmeno verso l'est Europa. Tutto questo per favorire un gioco di sponda a livello commerciale, facendo in modo che il gioco non sia bloccato dal commissario europeo competente in materia di concorrenza: qui infatti si tratta di finanziare un'azienda privata con soldi pubblici, un fatto lesivo della concorrenza. Dopo gli aiuti sulla rottamazione, quindi, passiamo ai giochi di sponda per finanziare le imprese private.

Ovviamente noi ci opponiamo a questo disegno: prima abbiamo chiesto la soppressione del comma 2, ora proponiamo che questi soldi — almeno — siano prima impiegati nel Friuli-Venezia Giulia ed a Malpensa, cioè nei punti nodali per lo sviluppo futuro del traffico merci verso il nord e l'est dell'Europa.

Certamente non vogliamo cadere nel ricatto che viene fatto circolare su questa materia. Lo stesso relatore, in un comunicato stampa, ha fatto sapere che il Polo e la lega, utilizzando l'argomento della Slovenia, in realtà non vogliono appoggiare Malpensa. Al contrario noi vogliamo aiutare Malpensa ed abbiamo proposto emendamenti per rafforzare gli investimenti affinché l'aeroporto sia subito operativo, e lo stesso vale per la rete ferroviaria del Friuli-Venezia Giulia.

In conclusione, invitiamo l'Assemblea a votare a favore del mio emendamento 3.14, che intendiamo sostenere con forza (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*).

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, vorrei fornire un'informazione che forse può essere utile per comprendere pienamente perché il Governo è contrario all'emendamento in esame. Evidentemente l'onorevole Bosco non è ancora informato, ma questa è una comunicazione ufficiale: il lavoro per l'adeguamento delle sagome delle gallerie sulla rete tra Monfalcone e Trieste sono in corso; l'importo è di oltre 10 miliardi. Si tratta di un impegno concreto per agevolare il traffico merci verso il porto di Trieste.

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

ALBERTO DI LUCA. Signor Presidente, giustamente qualche minuto fa il collega dell'Ulivo ha detto che bisogna fare un po' di chiarezza in aula sull'argomento. Effettivamente è il caso di fare chiarezza.

Noi siamo contrari al finanziamento di 300 miliardi per la Slovenia se non altro per un motivo: crediamo sia opportuno investire prima in Italia.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Questo lo abbiamo capito!

ALBERTO DI LUCA. L'onorevole Pattoni non vuole che la linea ad alta velocità si fermi a Trieste. Siamo assolutamente d'accordo con lui ed aggiungiamo un particolare: vorremmo — almeno — che arrivasse a Trieste. Siamo dell'idea che

qualunque investimento possa sviluppare il futuribile asse da Lione alla Slovenia vada perseguito: quindi avrebbe il nostro consenso sempre che, innanzitutto, si cominciasse a sviluppare i tratti già ricordati (Torino-Milano, Milano-Venezia, Venezia-Trieste). Ma il Governo, invece, non vuole portare avanti questi investimenti.

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

ROBERTO MENIA. Signor Presidente, vorrei che rimanessero agli atti le motivazioni della nostra adesione all'emendamento proposto dal collega Bosco.

È un atteggiamento coerente rispetto a quanto abbiamo già affermato in precedenza. Abbiamo lasciato a futura memoria una proposta di emendamento soppressivo del comma 2, teso a destinare 300 miliardi alle ferrovie slovene, ed abbiamo ritirato gli emendamenti finalizzati a finanziare con una somma uguale o analoga le infrastrutture del Friuli-Venezia Giulia, per affermare quell'indirizzo in un ordine del giorno.

In definitiva, posto che l'emendamento dell'onorevole Bosco sostiene fondamentalmente le stesse tesi, noi voteremo a favore.

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

ANTONIO DI BISCEGLIE. Desidero ribadire il nostro voto contrario su questo emendamento, che è simile ad altri. Una sua approvazione arrecherebbe un danno molto grave a Trieste e al Friuli Venezia-Giulia perché impedirebbe di realizzare quelle grandi reti che consentirebbero alla città di uscire dall'isolamento e di svolgere un servizio per il paese.

Credo sia strano che chi adduce motivi come la globalizzazione presenti poi argomentazioni tanto ristrette, che non farebbero altro che avere una ricaduta negativa — torno a dirlo — proprio sui territori che potrebbero invece beneficiare di certi interventi.

Penso che si debba procedere alla realizzazione del corridoio europeo e per fare ciò occorre uno sviluppo che guardi oltre il nostro paese, anche per valorizzare la funzione di rapporto con l'est europeo che può essere svolta da Trieste e dal Friuli Venezia-Giulia.

Ecco dunque le ragioni della nostra contrarietà all'emendamento Bosco 3.14, mentre riteniamo che si debba procedere rapidamente alla realizzazione di queste grandi reti.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Bosco 3.14, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	353
<i>Votanti</i>	351
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	176
<i>Hanno votato sì</i>	147
<i>Hanno votato no</i> .	204).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Di Luca 3.17.

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

ALBERTO DI LUCA. È vero che in un piano globale previsto dal Governo i 170 miliardi che vengono chiesti con questo emendamento per il quadruplicamento delle ferrovie nord nella tratta da Milano a Malpensa 2000 sono già previsti, ma è altresì vero che, se venisse introdotto adesso il finanziamento, questo significherebbe fissare una data certa e dare un segnale politico ai nostri partner europei di una volontà di creare i collegamenti con Malpensa 2000.

Non dobbiamo dimenticare, infatti, che in questo momento la grande diatriba tra Kinnock ed il nostro paese riguarda proprio la questione dei collegamenti. Quindi

mi permetto di consigliare all'Assemblea di esprimere un voto favorevole sul mio emendamento 3.17.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Presidente, modificando il parere precedentemente espresso, invito i presentatori a ritirare questo emendamento perché, come è stato detto sia in Commissione sia nella discussione sulle linee generali, i finanziamenti complessivi per i collegamenti infrastrutturali con l'aeroporto Milano Malpensa ammontano a 691 miliardi. Per di più il Governo ha assunto l'impegno a prevedere con la prossima legge finanziaria ulteriori investimenti per quei collegamenti infrastrutturali.

Pertanto, pur cogliendo il senso dell'emendamento, invito i presentatori a ritirarlo e a trasferirne il contenuto in un ordine del giorno.

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

ENZO SAVARESE. Presidente, credo che il collega Di Luca non ritirerà il suo emendamento 3.17 che, comunque, i deputati del gruppo di alleanza nazionale appoggeranno, esprimendo eventualmente su di esso un voto favorevole.

Mi fa piacere che il relatore Giardiello colga il senso della proposta. Vorrei leggere un'agenzia AGI di qualche giorno fa: « Giardiello (DS): Polo e lega fanno ostruzionismo su Malpensa ». Proprio per dimostrare che non è vero, il collega Giardiello esprima lui un voto favorevole sull'emendamento che chiede i fondi per Malpensa *(Applausi)*.

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

GIANCARLO GIORGETTI. Presidente, ritengo di poter condividere le dichiarazioni del collega Di Luca. Quindi preannuncio che i deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania esprimeranno un voto favorevole sul suo emendamento 3.17, anche perché ci sembra ridicolo che la richiesta di ritiro di un emendamento venga motivata con gli impegni assunti dal Governo in merito. Credo che di impegni su Malpensa questo Governo ne abbia presi molti, ma che pochi siano stati i fatti: i risultati lo dimostrano.

PAOLO MAMMOLA. Chiedo di parlare per dichiarazioni di voto.

PRESIDENTE. Onorevole Mammola, per il suo gruppo è già intervenuto il collega Di Luca, al quale formulo la domanda di rito, cioè se accetti l'invito rivoltogli dal relatore a ritirare il suo emendamento 3.17.

ALBERTO DI LUCA. Presidente, non posso accogliere l'invito del relatore per un motivo molto preciso: quando l'onorevole Giardiello fa riferimento allo stanziamento di 691 miliardi forse non sa — o altrimenti finge di non sapere — che esso non ha nulla a che fare con i 170 miliardi che con questo emendamento noi chiediamo e che sarebbero finalizzati al completamento del quadruplicamento della linea Milano Malpensa 2000 delle Ferrovie nord.

Quindi sarebbero 170 miliardi che non sono già previsti in quei 691 miliardi di cui si è parlato.

Piuttosto che dare 300 miliardi alla Slovenia per effettuare degli studi forse varrebbe la pena di « concentrarsi » prima sul nostro paese.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Di Luca 3.17, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	356
<i>Votanti</i>	354
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	178
<i>Hanno votato sì</i>	150
<i>Hanno votato no</i>	204

Passiamo alla votazione dell'articolo 3. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Savarese. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Presidente, il gruppo di alleanza nazionale esprime la più forte contrarietà sull'articolo 3 e debbo dire che solo per senso di responsabilità, come opportunamente illustrato dal collega Menia, abbiamo ritirato gli emendamenti.

Vorremmo che in futuro che il Governo evitasse di inserire norme come quella per noi vergognosa del regalo di 300 miliardi alla Slovenia o a chi per essa; pertanto non possiamo non cogliere in questo articolo un tentativo complessivo del Governo di coartare la nostra volontà.

Come è già stato ricordato, gli articoli 1 e 2 del provvedimento riguardano la sicurezza mentre l'articolo 4 — lo dirà in sede di dichiarazione di voto l'onorevole Armani — riguarda le disposizioni sul Malpensa. Ora, proprio per Malpensa noi abbiamo manifestato un atteggiamento responsabile, però, all'opposizione, ad alleanza nazionale si può chiedere la collaborazione ma la connivenza la lasciamo ad altri *(Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale)*.

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

PAOLO MAMMOLA. Intervengo brevemente per motivare anche il nostro voto contrario su questo articolo.

Coerentemente abbiamo votato i primi due articoli che rappresentavano l'im-

pianto originario del testo presentato normativo presentato dal Governo. Come al solito, quando dobbiamo votare in aula dei provvedimenti che riguardano i sistemi di trasporto, immediatamente questi stessi provvedimenti diventano dei treni navetta ai quali viene agganciata una serie di altri provvedimenti che poco hanno a che fare con lo spirito e l'origine del provvedimento iniziale, per cui si aprono dibattiti e si sollevano questioni che poi a livello parlamentare sfociano anche in forme se non ostruzionistiche, sicuramente di grande contrasto.

Voteremo contro l'articolo 3 perché, come è già stato detto, è previsto uno stanziamento di 300 miliardi per la Slovenia, con tutto quello che c'è dietro. A tale riguardo intendo aggiungere che sarebbe stato meglio destinare questi soldi proprio in quell'area dove oggi i riflettori internazionali sono puntati; mi riferisco all'area del milanese e del nuovo aeroporto HUB intercontinentale.

Se è vero quello che ha detto il collega Giardiello e cioè che per Malpensa sono stati stanziati dal Governo 691 miliardi con vari provvedimenti di legge, allora lo stesso collega Giardiello dovrebbe sapere che vi è stata una sorta di cannibalismo, come sempre accade in questi casi quando vengono messe a disposizione delle risorse, da parte delle Ferrovie dello Stato. Queste ultime, infatti, sono andate a drenare praticamente il 60-70 per cento di queste risorse per interventi di ammodernamento della linea ferroviaria diciamo circostante la zona interessata, ma non direttamente finalizzati al collegamento tra la città di Milano e l'aeroporto di Malpensa; questo è il motivo per il quale oggi la Commissione europea ha bocciato il decreto Burlando.

Se questo è vero, come è vero perché le tabelle relative al finanziamento sono a disposizione di tutti, allora noi ribadiamo con forza che dopo la brutta figura fatta a livello comunitario, forse questa non era l'occasione di fare diciamo un *cadeau* alla Slovenia per ratificare gli accordi internazionali che sono stati presi o gli accordi non internazionali ma di bottega che

vengono continuamente fatti nel nostro paese tra la più grande azienda privata nel settore dell'imprenditoria privata e questo Governo.

Sarebbe stato decisamente più utile alla causa del nostro paese, alla causa del nostro HUB internazionale di Malpensa in questa fase — sappiamo che oggi il ministro Burlando è impegnato a Bruxelles con il commissario per i trasporti europeo Neil Kinnock per presentare il nuovo provvedimento che dovrebbe sostituire il decreto di apertura del 25 novembre dell'aeroporto di Malpensa — se ci fossimo presentati con un provvedimento contenente uno stanziamento in via definitiva di tutte le risorse necessarie per quadruplicare il collegamento tra la città di Milano e l'aeroporto di Malpensa. Sarebbe stato un segnale incisivo, che avrebbe dato forza al Governo e che gli avrebbe consentito di avere un po' più di peso a livello europeo; un peso che, come abbiamo visto, non abbiamo perché veniamo sbeffeggiati anche dalle *lobby* delle compagnie straniere che, facendo pressione sui loro Governi che pesano veramente a livello europeo, riescono ad arrestare anche dei progetti approvati da tempo a livello prioritario dalla Comunità.

Per queste ragioni non condividiamo le finalità dell'articolo e lo stanziamento in esso previsto. Lo riteniamo intempestivo e reputiamo che quei fondi avrebbero potuto essere utilizzati in modo più proficuo in altro modo. Tutto ciò avrebbe consentito al nostro Governo di non fare la figura che stiamo facendo a livello internazionale. Per questo, come abbiamo già detto, voteremo con convinzione contro l'articolo 3.

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

ELENA CIAPUSCI. Signor Presidente, anche il gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania, come abbiamo ribadito stamattina nella discussione sulle linee generali, non può in alcun modo accettare quanto previsto

dall'articolo 3, in particolare dal comma 2. Siamo inoltre al comma 1 di tale articolo. A tale riguardo il Governo ha ribadito in precedenza che il « potenziamento del trasporto merci su ferro lungo i più importanti assi dell'Italia meridionale » verrà privilegiato rispetto agli interventi da fare sull'intero territorio nazionale. Ebbene, per tali due ordini di ragioni non possiamo in alcun modo votare a favore dell'articolo 3.

Vorrei sollevare una questione di carattere sociale. L'area della Malpensa, come tutti hanno ormai capito, non è all'altezza di smaltire il traffico internazionale che deriverà dall'attivazione dell'aeroporto della Malpensa, se questo non verrà collegato con strutture idonee. La somma di 650 miliardi stanziata dal Governo non è sufficiente, perché si prendono in considerazione soltanto i collegamenti ferroviari, mentre non vengono in alcun modo messe in discussione alcune delle soluzioni autostradali. Invece, chi normalmente circola sulle autostrade della Lombardia si rende pienamente conto del fatto che le stesse non possono sopportare un ulteriore aumento del traffico, perché già attualmente sono congestionate.

Inoltre, non si prende in considerazione i collegamenti dei valichi alpini né a livello stradale né a livello ferroviario.

Il Governo, parlando delle ferrovie del Friuli-Venezia Giulia, rifletteva sulla possibilità di prevedere un ulteriore finanziamento di 10 miliardi per l'allargamento delle sezioni delle ferrovie stesse. Ebbene, vorrei rispondere al Governo che con 10 miliardi non si possono adeguare né le ferrovie del Friuli né quelle attualmente esistenti sui valichi alpini, che consentono al nostro paese di entrare in Europa.

Vorrei inoltre aggiungere che le aree limitrofe all'aeroporto della Malpensa sono già caratterizzate da un inquinamento acustico molto elevato, derivante dal traffico aereo. Ebbene, quelle aree, che dovranno sopportare un aumento di tale inquinamento quando l'aeroporto entrerà a regime, non possono in alcun

modo sopportare anche l'inquinamento ambientale derivante dal traffico congestionato, come attualmente avviene.

È inaudito pensare che una regione debba morire intossicata dal traffico oltre che dal rumore di un aeroporto esclusivamente perché il Governo mette le risorse dei contribuenti italiani a disposizione di un paese straniero.

La bocciatura dell'emendamento Bosco 3.14, secondo cui i finanziamenti potevano comunque essere messi a disposizione della linea Lione-Lubiana in territorio italiano, dimostra che questo Governo ha voluto fare un *cadeau* ad un'azienda italiana e non risolvere il problema del traffico ferroviario (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*).

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

GUALBERTO NICCOLINI. È la prima volta che parlo in dissenso dal mio gruppo, un dissenso che si esprimerà nella non partecipazione al voto, perché il « no » espresso dal capogruppo in Commissione, onorevole Mammola, per me è troppo debole di fronte a questo articolo che è una vera e propria provocazione.

Prendiamo atto che il Governo italiano preferisce privilegiare i collegamenti tra Trieste e Lubiana, castrando quelli tra Trieste e Roma. Ebbene, questa è una politica che Trieste non può accettare, non perché non voglia collegamenti con Lubiana, ma perché prima di tutto vuole essere collegata con Roma. Ricordo che Trieste è il più italiano dei porti europei ed è il più europeo dei porti italiani, però privilegia Roma a Lubiana. Noi rifiutiamo il discorso di questi soldi regalati prima ancora di aver sistemato i collegamenti di Trieste con la sua madrepatria (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia e alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Questo più che un dissenso è un assenso rinforzato.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 3.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti e votanti 368
Maggioranza 185
Hanno votato sì 216
Hanno votato no . 152).

(Esame dell'articolo 4 - A.C. 5128)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 4 e dell'unico emendamento ad esso presentato *(vedi l'allegato A - A.C. 5128 sezione 4)*.

Nessuno chiedendo di parlare, invito il relatore ad esprimere il parere.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*.
 Esprimo parere contrario.

PRESIDENTE. Il Governo?

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

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Ciapuscì 4.1.

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

RINALDO BOSCO. Vorrei illustrare l'emendamento che ha lo scopo di aumentare i finanziamenti per l'aeroporto di Malpensa. Noi crediamo che Burlando, invece di andare a parlare a Bruxelles, dovrebbe agire e stare qui in aula ad ascoltarci per conoscere la nostra posizione sull'urgenza di completare queste opere.

Abbiamo presentato questo emendamento per dimostrare come siamo attenti alle esigenze di un così importante scalo aeroportuale in Padania, nel nord Italia, in Europa.

Vorrei dire qualche parola in merito ai fondi che sono stati spesi in Slovenia e potevano essere spesi qui. È stato votato l'articolo: benissimo, però dobbiamo aumentare la dotazione finanziaria per il completamento delle opere di Malpensa.

Ricordo che l'accordo internazionale che il sottosegretario ha portato in Commissione scritto in inglese, sperando forse che noi non conosciamo quella lingua, non è altro che un preaccordo di programma in cui non si prevede che debbano essere dati dei fondi alla Slovenia ma si stabiliscono solamente dei piani progettuali per impedire che la ferrovia arrivi su canali o su assi diversi. Si tratta, quindi, di un accordo progettuale senza contenuti finanziari.

Ribadiamo l'importanza di finanziare in maniera adeguata Malpensa per porre fine alla vicenda che abbiamo tutti sotto gli occhi.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ciapuscì 4.1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti e votanti 367
Maggioranza 184
Hanno votato sì 152
Hanno votato no . 215).

Passiamo alla votazione dell'articolo 4. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Ciapuscì. Ne ha facoltà.

ELENA CIAPUSCÌ. Nonostante i fondi stanziati non siano sufficienti e nonostante le modifiche che questo articolo ha subito presso l'altro ramo del Parlamento, in considerazione della necessità di aumentare gli stanziamenti per porre in una condizione di sicurezza l'area adiacente a

Malpensa, il gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania voterà a favore dell'articolo 4.

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

PIETRO ARMANI. Il gruppo di alleanza nazionale voterà a favore dell'articolo 4 in modo molto convinto, anche se ritiene che i fondi messi a disposizione siano, come ha detto la collega Ciapusci, assolutamente insufficienti. Sono insufficienti perché la vicenda del finanziamento di Malpensa 2000 è una telenovela che dura da anni e che ha dato luogo a ritardi di carattere sia burocratico sia finanziario. Non basta stanziare 3 miliardi e 300 milioni nel 1998, 224 miliardi nel 1999 e 78 miliardi per il 2000 perché sappiamo che gli stanziamenti sono una cosa e i pagamenti in termini di cassa sono un'altra cosa e molto spesso gli stanziamenti sono fatti ma i pagamenti avvengono in grande ritardo. Non si vede per quale ragione non sia stato possibile ipotizzare per questi cantieri lavori a tempi molto accelerati, per esempio con turni notturni che avrebbero consentito di completare i lavori, anche se avrebbero richiesto maggiori fondi, per esempio quelli stanziati a favore della linea Trieste-Lubiana, di cui all'articolo 3. Il problema non è quindi soltanto di stanziamenti. Chiedo al sottosegretario che si vigili affinché le erogazioni effettive sui programmi e sugli appalti vengano realizzate nei tempi previsti e soprattutto nelle dimensioni previste.

Vorrei ricordare anche che il collegamento fra Malpensa e Milano si ferma a piazzale Cadorna il cui terminale, come sanno bene tutti i deputati eletti in Lombardia ed in particolare a Milano, è assolutamente inadeguato a sopportare non soltanto i traffici locali che già sopporta ma anche l'aumento del traffico dovuto a Malpensa. Resta dunque aperto il problema del collegamento tra piazzale Cadorna e la stazione centrale di Milano che viene rinviato negli anni successivi al 2000. Sarebbe stato invece opportuno

rinforzare gli stanziamenti sia per accelerare i programmi sia per realizzare più rapidamente il collegamento con il centro di Milano che resta affidato per i prossimi anni esclusivamente alla buona volontà del Governo italiano (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

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

ALBERTO DI LUCA. Certamente i 306 miliardi stanziati da questo articolo non soddisfano le necessità di Malpensa 2000; peraltro 76 miliardi verranno assegnati al quadruplicamento della tratta Cadorna-Bovisa a Milano delle Ferrovie nord. Perché possa essere completato, questo progetto in realtà richiederà altri 160-180 miliardi di lire, che erano previsti in un emendamento firmato da numerosi colleghi del gruppo di forza Italia.

Nel dichiarare il nostro voto favorevole sull'articolo 4, perché siamo assolutamente favorevoli al progetto Malpensa 2000, devo però precisare che ci saremmo aspettati dal Governo e dalla maggioranza — i rappresentanti della quale ogni tanto rilasciano dichiarazioni tendenti a far credere all'opinione pubblica che non siamo a favore di quel progetto — degli atteggiamenti diversi; mentre, invece, fanno dei passi che sembrano andare in una direzione assolutamente opposta.

Voteremo quindi a favore dell'articolo 4, «accontentandoci» — lo dico tra virgolette — di quanto previsto in quel testo e ribadendo che invece la soluzione più idonea sarebbe dovuta essere completamente diversa (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 4.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	342
Votanti	340
Astenuti	2
Maggioranza	171
Hanno votato sì	339
Hanno votato no ..	1).

**(Esame degli ordini del giorno
— A.C. 5128)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno presentati (*vedi l'allegato A — A.C. 5128 sezione 5*).

Qual è il parere del Governo?

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo accetta come raccomandazione l'ordine del giorno Menia ed altri n. 9/5128/1, perché — come ho già detto in Commissione e in aula — l'ipotesi del Governo e delle Ferrovie è di uno stanziamento di circa 100 miliardi per la zona del Friuli-Venezia Giulia.

Il Governo accoglie l'ordine del giorno Mammola n. 9/5128/2, non accetta invece l'ordine del giorno Chincarini ed altri n. 9/5128/3.

Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Anghinoni ed altri n. 9/5128/4, precisando che vi è già un protocollo di intesa tra il comune di Mantova, le Ferrovie dello Stato ed il Ministero. Il Governo accoglie inoltre come raccomandazione gli ordini del giorno Ciapusci ed altri n. 9/5128/5 e Covre ed altri n. 9/5128/6.

Riguardo all'ordine del giorno Fontanini ed altri n. 9/5128/7, che il Governo accoglie come raccomandazione, vorrei precisare che la progettazione delle opere indicate è già in corso.

Il Governo, nell'accogliere gli ordini del giorno Bosco ed altri n. 9/5128/8 e Pannattoni ed altri n. 9/5128/9, non accetta l'ordine del giorno Taborelli ed altri n. 9/5128/10, perché si sta già studiando con

gli enti locali, regione e provincia di Varese, l'opportunità del collegamento tra Cesate e Stabio.

Il Governo, nell'accettare l'ordine del giorno Garra ed altri n. 9/5128/11, accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Calzavara e Bampo n. 9/5128/12 e non accoglie l'ordine del giorno Fontan e Calzavara n. 9/5128/13.

Signor Presidente, devo dirle che non posso esprimere il parere sull'ordine del giorno Cappella n. 9/5128/14 poiché non dispongo del relativo testo.

PRESIDENTE. Invito i commessi a fornire al rappresentante del Governo il testo di tale ordine del giorno.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Per correttezza di informazione verso l'Assemblea e per correttezza verso i colleghi del gruppo di alleanza nazionale, devo precisare che nel corso dell'esame degli emendamenti in Commissione abbiamo invitato i colleghi di quel gruppo a ritirare una propria proposta di modifica (cosa che correttamente hanno fatto), con l'impegno del Governo ad accettare l'ordine del giorno Menia ed altri n. 9/5128/1 (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno Menia ed altri 9/5128/1 è stato accolto dal Governo come raccomandazione. È così, sottosegretario Soriero?

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo accetta l'ordine del giorno a condizione che i presentatori non considerino vincolante la cifra dei 150 miliardi perché, come abbiamo detto, è in corso una valutazione tecnica. Altrimenti potremmo anche parlare di 200-250 miliardi. Mi ero permesso di sottolineare l'esigenza di attenerci alla valutazione

tecnica, ma il problema politico sollevato dall'onorevole Menia e da altri colleghi è colto dal Governo.

ITALO BOCCHINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ITALO BOCCHINO. Signor Presidente, l'ordine del giorno resta così com'è, compresa la cifra dei 150 miliardi perché è frutto di una richiesta del Governo al gruppo di alleanza nazionale nella persona del ministro Burlando, che oggi ci ha fatto sapere di essere a Bruxelles ed è stato sostituito in aula dal sottosegretario Soriero. Credo che il ministro e il sottosegretario abbiano i loro impegni e che probabilmente ci siano state difficoltà di comunicazioni telefoniche, anche per le note inefficienze del nostro operatore telefonico, che oltre ad aumentare le tariffe non pone il ministro e il sottosegretario in condizione di comunicare tra di loro. Ad ogni modo, ci era stato chiesto di ritirare gli emendamenti in cambio della presentazione di un ordine del giorno, il cui testo è stato sottoposto alla persona del ministro ed approvato dallo stesso dopo attenta lettura.

Vorrei sapere se c'è un contrasto tra il ministro Burlando e il sottosegretario Soriero, se c'è un tentativo di venir meno a richieste avanzate dal Governo nei confronti di un gruppo dell'opposizione, che ha mostrato grandissimo senso di responsabilità. Oggi questo provvedimento verrà approvato — e ringrazio della grande onestà intellettuale il relatore Giardiello — solo perché vi è stata convergenza tra più gruppi e grande senso di responsabilità. Mi auguro che il sottosegretario non voglia rovinare questo clima, perché ciò sarebbe dannoso anche per altri provvedimenti che interessano molto una zona della Liguria e il ministro Burlando.

PRESIDENTE. Onorevole Bocchino, vorrei fosse chiaro che il sottosegretario ha accolto l'ordine del giorno come raccomandazione.

ITALO BOCCHINO. Chiedendone una riformulazione.

PRESIDENTE. La richiesta dell'onorevole Giardiello intendeva confutare un respingimento, che non c'è mai stato.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Si parlava di accoglimento pieno.

PRESIDENTE. Sottosegretario Soriero, può chiarire?

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Chiarisco rapidamente, chiedendo all'onorevole Bocchino di non amplificare un problema che avevo esplicitato rispetto all'informazione tecnica che ci era stata fornita. Il Governo accoglie l'ordine del giorno, non vi è alcuna diversità di vedute tra il ministro e il sottosegretario, siamo riusciti a comunicare benissimo, non c'è alcun problema. L'unica questione che stavo sottolineando è che allo stato degli atti le Ferrovie stanno preparando il progetto al punto che avevano ipotizzato (*Commenti del deputato Bocchino*). Ad ogni modo, evitiamo di prolungare la discussione, data l'importanza del provvedimento. Ribadisco quindi che il Governo accoglie l'ordine del giorno (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Menia ed altri 9/5128/1, accettato dal Governo?

ROBERTO MENIA. No, Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Mammola, insiste per la votazione del suo ordine del giorno 9/5128/2, accettato dal Governo?

PAOLO MAMMOLA. No, Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Chincarini ed altri 9/5128/3, non accettato dal Governo?

ELENA CIAPUSCI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Anghinoni ed altri 9/5128/4, accolto dal Governo come raccomandazione?

ELENA CIAPUSCI. Sì, Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Ciapusci ed altri 9/5128/5, accolto dal Governo come raccomandazione?

ELENA CIAPUSCI. No, Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Covre ed altri 9/5128/6, accolto dal Governo come raccomandazione?

ELENA CIAPUSCI. No, Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Fontanini ed altri 9/5128/7, accolto dal Governo come raccomandazione?

ELENA CIAPUSCI. No, Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Bosco ed altri 9/5128/8, accettato dal Governo?

ELENA CIAPUSCI. No, Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Panattoni ed altri 9/5128/9, accettato dal Governo?

GIORGIO PANATTONI. No, Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Taborelli ed altri 9/5128/10, non accettato dal Governo?

MARIO ALBERTO TABORELLI. Sì, Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Garra ed altri 9/5128/11, accettato dal Governo?

GIACOMO GARRA. No, Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori dell'ordine del giorno Calzavara e Bampo 9/5128/12, accolto come raccomandazione, insistono per la votazione?

FABIO CALZAVARA. Sì.

PRESIDENTE. I presentatori dell'ordine del giorno Fontan e Calzavara 9/5128/13, non accettato dal Governo, insistono per la votazione?

FABIO CALZAVARA. Sì.

PRESIDENTE. Il sottosegretario può esprimere il parere del Governo sull'ordine del giorno Cappella 9/5128/14?

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Onorevole Cappella, insiste per la votazione del suo ordine del giorno?

MICHELE CAPPELLA. No.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo sui restanti ordini del giorno?

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno Boccia ed altri 9/5128/15 e accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Caruso 9/5128/16.

PRESIDENTE. I presentatori dell'ordine del giorno Boccia ed altri 9/5128/15 insistono per la votazione?

ANTONIO BOCCIA. No.

PRESIDENTE. Onorevole Caruso, insiste per la votazione del suo ordine del giorno 9/5128/16?

ENZO CARUSO. Sì, insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Sta bene.

ENZO SAVARESE. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Presidente sarebbe utile avere al banco del Comitato dei nove il testo degli ordini del giorno, anche perché dovremmo fornire indicazioni di voto ai nostri gruppi. Il testo di alcuni degli emendamenti fuori sacco, come gli ordini del giorno Boccia ed altri 9/5128/15 e Caruso 9/5128/16, non sono stati consegnati. Le chiedo pertanto di fare cortesemente in modo che possiamo averli.

PRESIDENTE. Onorevole Savarese prego senz'altro i commessi di farvi avere il testo degli ordini del giorno. D'altra parte, ciò che lei diceva accade perché c'è uno sforzo da parte della Presidenza e del Governo di accogliere, fino all'ultimissimo momento utile, le istanze dell'Assemblea.

PAOLO MAMMOLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Mammola, lei chiede di parlare per dichiarazione di voto?

PAOLO MAMMOLA. No, Presidente, chiedo di intervenire sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA. Intervengo prima che si voti sugli ordini del giorno per capire cosa intenda il Governo e quale sia il significato dell'ordine del giorno Panattoni ed altri 9/5128/9. Il Governo ha accettato tale ordine del giorno di fronte al quale, però, rimango perplesso. Nella premessa, infatti, si leggono affermazioni

assolutamente condivisibili, ossia che bisogna potenziare ed ammodernare gli itinerari ferroviari internazionali, che la velocizzazione dei traffici passeggeri e del trasporto merci su ferro sono obiettivi strategici, che il sud deve rapidamente essere integrato nel sistema di trasporto e così via. Nella parte dispositiva si impegna poi il Governo « a proporre priorità di intervento e progetti atti a realizzare gli obiettivi strategici del paese ». Vorrei capire quali siano questi obiettivi strategici. Questa, infatti, mi sembra una formulazione assai vaga che, se dovessimo prendere spunto dalle dichiarazioni che il ministro ha sempre fatto, dovrebbe vedere coinvolti i progetti di Malpensa, il quadruplicamento veloce delle ferrovie e quant'altro. Troppo spesso, purtroppo, abbiamo invece verificato che nei provvedimenti poi sottoposti all'esame dell'Assemblea molta attenzione — non voglio fare polemica — è stata dedicata alla città di Genova, al suo porto e a tutto quello che vi ruota attorno.

Sarebbe allora interessante sapere quali siano gli obiettivi strategici del ministero, perché bisogna capire cosa si intende dire quando si approva un ordine del giorno che è vincolante e di una certa importanza come questo.

PRESIDENTE. Onorevole Mammola, la sua è una dichiarazione di voto sul merito di un ordine del giorno.

Passiamo alle dichiarazioni sul complesso degli ordini del giorno.

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

GIACOMO GARRA. Signor Presidente, con il mio ordine del giorno 9/5128/11 ho evidenziato un depotenziamento della già depotenziata rete ferroviaria siciliana. Prendo atto che il Governo ha accolto il mio ordine del giorno, per cui non ho motivi per chiederne la votazione, ma attendo i fatti.

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

FABIO CALZAVARA. Ringrazio il sottosegretario per aver accolto come raccomandazione il mio ordine del giorno n. 9/5128/12, però vorrei un attimo riepilogare la questione inerente alla linea ferroviaria Padova-Calalzo di Cadore, che è stata notevolmente trascurata in questi anni. Il tronco sul quale si intende impegnare il Governo riguarda solamente la parte della linea ricadente nella provincia di Belluno, notoriamente del tutto montana. Ormai da una quindicina d'anni il tratto montano di quella ferrovia subisce ripetutamente rallentamenti, mancanza di manutenzione e sostituzione del servizio con corse su gomma: tuttora, in qualche tratto montano, il treno deve muoversi a non più di 30 chilometri orari.

Tutto ciò ha provocato ripetute proteste popolari volte a sostenere la ferrovia. Voglio ricordare che la provincia di Belluno, comprendendo il 75 per cento delle Dolomiti, è oggetto di primaria attenzione da parte del mondo turistico internazionale e la grave situazione della ferrovia provoca intasamenti ed inquinamento, considerato anche che non vi sono finanziamenti in favore della prosecuzione della rete autostradale. Ricordo che la nostra provincia, pur essendo collocata in montagna, registra un preoccupante aumento delle malattie alle vie respiratorie, dovuto anche all'inquinamento. Anche per una forma di rispetto nei confronti delle convenzioni di cui l'Italia si è fatta promotrice (tra cui la convenzione per la protezione delle Alpi e la carta delle regioni di montagna), credo che sia doveroso impegnare il Governo a sostenere finanziariamente l'ammodernamento, oltre che la manutenzione ordinaria e straordinaria della tratta ferroviaria ricadente nella provincia di Belluno. Chiedo quindi un voto favorevole dell'Assemblea, per dare maggiore peso alle nostre richieste.

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

ELENA CIAPUSCI. Signor Presidente, prendiamo atto dell'accoglimento da parte

del Governo della maggior parte dei nostri ordini del giorno, in special modo il n. 9/5128/5, con il quale si impegna il Governo a valutare una sistemazione definitiva della linea Colico-Sondrio, sulla quale si trovano ancora una miriade di passaggi a livello, in corrispondenza dei quali si verificano annualmente numerosi incidenti mortali.

Prendiamo atto della disponibilità del Governo e speriamo che i nostri ordini del giorno abbiano una sorte migliore rispetto a quelli che solitamente vengono accolti, ma poi sistematicamente disattesi.

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

ENZO CARUSO. Signor Presidente, signor sottosegretario, ho insistito per la votazione del mio ordine del giorno 9/5128/16 perché il Governo lo aveva accolto solo come raccomandazione. Esso riguarda la tratta ferroviaria tra Roma e Ragusa. Quella di Ragusa è la provincia più a sud d'Italia, emarginata dal punto di vista geografico e dei collegamenti. La tratta ferroviaria che va da Ragusa a Catania è lunga poco più di cento chilometri, ma per percorrerla si impiegano oltre cinque ore. Con sorpresa abbiamo notato, qualche giorno fa, che la relativa corsa da giornaliera è diventata trisettimanale. Ebbene, nello stato di marginalizzazione in cui si trova la provincia, il cui sviluppo economico ha determinate caratteristiche, sicuramente le Ferrovie dello Stato dovranno intervenire per ammodernare ed abbreviare questa tratta. Mi sembra quindi eccessivamente limitativo da parte del Governo l'accoglimento come raccomandazione del mio ordine del giorno, che avrebbe dovuto, invece, essere accolto integralmente, per far sì che le molte istanze espresse in questi giorni dalle forze economiche, sociali, istituzionali, politiche della provincia abbiano finalmente giustizia.

Insisto pertanto per la votazione del mio ordine del giorno 9/5128/16.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Chincarini ed altri 9/5128/3, non accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

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

<i>(Presenti e votanti</i>	.....	362
<i>Maggioranza</i>	.....	182
<i>Hanno votato sì</i>	.....	171
<i>Hanno votato no</i>	.	191).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Anghinoni ed altri 9/5128/4, accettato dal Governo come raccomandazione.

(Segue la votazione).

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

<i>(Presenti</i>	.....	364
<i>Votanti</i>	.....	363
<i>Astenuti</i>	.....	1
<i>Maggioranza</i>	.....	182
<i>Hanno votato sì</i>	.....	166
<i>Hanno votato no</i>	.	197).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Taborelli ed altri 9/5128/10, non accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

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

<i>(Presenti</i>	.....	368
<i>Votanti</i>	.....	365
<i>Astenuti</i>	.....	3
<i>Maggioranza</i>	.....	183
<i>Hanno votato sì</i>	.....	153
<i>Hanno votato no</i>	.	212).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del

giorno Calzavara e Bampo 9/5128/12, accettato dal Governo come raccomandazione.

(Segue la votazione).

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

<i>(Presenti</i>	.....	368
<i>Votanti</i>	.....	366
<i>Astenuti</i>	.....	2
<i>Maggioranza</i>	.....	184
<i>Hanno votato sì</i>	.....	158
<i>Hanno votato no</i>	.	208).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Fontan e Calzavara 9/5128/13, non accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

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

<i>(Presenti</i>	.....	368
<i>Votanti</i>	.....	366
<i>Astenuti</i>	.....	2
<i>Maggioranza</i>	.....	184
<i>Hanno votato sì</i>	.....	158
<i>Hanno votato no</i>	.	208).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Caruso 9/5128/16, accettato come raccomandazione dal Governo.

(Segue la votazione).

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

<i>(Presenti</i>	.....	367
<i>Votanti</i>	.....	362
<i>Astenuti</i>	.....	5
<i>Maggioranza</i>	.....	182
<i>Hanno votato sì</i>	.....	127
<i>Hanno votato no</i>	.	235).

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno presentati.

(Dichiarazioni di voto finale - A.C. 5128)

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto sul provvedimento nel suo complesso.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Di Luca. Ne ha facoltà. Il tempo del suo gruppo, onorevole Di Luca, è esaurito; tuttavia, le assegno ulteriori cinque minuti.

ALBERTO DI LUCA. Signor Presidente, cercherò di essere sintetico: con questo disegno di legge, si affrontano il problema del piano per la soppressione dei passaggi a livello e le misure di potenziamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza. Per quanto riguarda la soppressione dei passaggi a livello, prevista negli articoli 1 e 2, siamo favorevoli: si tratta di 1.100 miliardi che verranno significativamente investiti per un miglioramento della sicurezza. Quanto agli interventi di particolare rilevanza, disciplinati agli articoli 3 e 4, vorrei innanzitutto soffermarmi sulla questione di Malpensa; al riguardo, come abbiamo già affermato, siamo sicuramente favorevoli ad interventi necessari ed urgenti, con caratteristiche di rilevanza generale e sociale.

Oggi più che mai, dopo le osservazioni di Kinnock, dobbiamo considerare assolutamente necessari investimenti diretti all'agevolazione dei collegamenti tra Milano e Malpensa. In proposito, quindi, nulla da eccepire salvo il fatto che avremmo voluto anche l'investimento, stimato in 160-180 miliardi, per l'effettivo completamento del quadruplicamento della linea ferroviaria da Milano a Malpensa 2000. Invece, il punto di grande lagnanza politica sostanziale sta nell'articolo 3, in particolar modo nel comma 2, che destina 300 miliardi su 2.500 all'ammodernamento di una tratta ferroviaria in territorio sloveno. Abbiamo già detto che questo ammodernamento non ha assolutamente nessun senso tecnico: primo, perché avrebbe senso tecnico se fosse previsto un asse effettivo da Lione a Lubiana; secondo, perché se effettiva-

mente si volesse investire solamente nel tratto sloveno, come minimo dovrebbe essere realizzata quella linea ad alta velocità che dovrebbe collegare Trieste a Venezia e poi a Milano, Torino ed eventualmente, successivamente a Lione. Invece, da questo punto di vista, sappiamo che il ministro Ronchi — che oggi ci onora della sua presenza — è particolarmente riluttante a fare in modo che questo progetto, che serve al paese, possa andare avanti.

Poi, ci sono altre considerazioni da fare. Andiamo a spendere 300 miliardi per un investimento in un paese straniero, quando l'unico vantaggio di questa operazione sembrerebbe essere il fatto che una società italiana, la FIAT ferroviaria, possa poi vendere quattro Pendolini, per un importo praticamente analogo. Noi siamo d'accordo, come qualcuno ha detto, che il Governo debba spingere l'attività delle imprese italiane. Siamo meno d'accordo che questa spinta non appaia chiara nel momento in cui viene inserita nei provvedimenti legislativi e siamo ancora meno d'accordo quando pensiamo che le aziende favorite sono sempre quelle di uno stesso gruppo, che ha sede sociale a Torino. Non siamo assolutamente convinti che questo sia il modo di favorire l'industria nazionale. Oltretutto, questo porterebbe un modestissimo vantaggio in termini di tenuta occupazionale in quell'azienda, ma graverebbe tutti i cittadini, tutti i contribuenti di un costo, che sarebbe spalmato su tutti per andare a beneficio di pochi.

In Commissione, abbiamo dichiarato la nostra contrarietà a concedere questi 300 miliardi alla Slovenia e il Governo ci ha risposto che esistono degli accordi internazionali. Abbiamo chiesto di averne visione ed abbiamo ricevuto copia di un documento che era un semplice memorandum, cioè niente di impegnativo, niente di definito. Ciò rende la nostra posizione dura, perché consideriamo inaccettabile che vengano fatte al paese e al Parlamento queste imposizioni.

Quindi, voteremmo «no» a questo provvedimento, voteremmo contro. Uso il

condizionale, Presidente, solo perché, se effettivamente votassimo contro, lasceremmo spazio a tutti i giornali della maggioranza e alla quasi totalità delle televisioni, che questo Governo e questa maggioranza controllano, di poter dire, come ha già fatto qualche membro di questa maggioranza, che noi siamo contro Malpensa. Noi invece siamo assolutamente favorevoli a Malpensa, per cui con il dito schiacteremo il pulsante dell'astensione, mentre con la testa penseremo ad un « no » (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Ciapucci. Ne ha facoltà. Il tempo residuo a disposizione del suo gruppo è di due minuti, ma gliene concedo cinque.

ELENA CIAPUSCI. Grazie, Presidente. Motiverò brevemente l'astensione del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania.

Abbiamo già dichiarato in discussione generale che siamo favorevoli a questo provvedimento quasi nella sua interezza. Non possiamo approvare alcuni « vagoncini » che sono stati attaccati a questo convoglio con un emendamento del Governo al Senato. Non possiamo assolutamente far finta che non esistano. Non possiamo assolutamente condividere la decisione di destinare questi 300 miliardi alla Slovenia, introdotta appunto con quell'emendamento. Non possiamo dividerla innanzitutto dal punto di vista economico, perché le nostre linee ferroviarie non sono complete, né abbiamo riammodernato quelle nel territorio del Friuli-Venezia Giulia e quelle in territorio padano.

Non possiamo permetterci — come ci ricordano annualmente le finanziarie — di elargire valutazioni economiche nei confronti di paesi esteri quando non abbiamo gli stessi parametri, le stesse tecniche e gli stessi impianti in Italia.

Non possiamo assolutamente votare a favore del provvedimento soprattutto a causa dell'emendamento con cui sono stati

regalati i 300 miliardi. Peraltro non approviamo nemmeno il metodo con cui l'emendamento è stato inserito: dopo che era stata richiesta la sede legislativa.

In definitiva, i metodi utilizzati da questo Governo per mantenere la forza occupazionale del paese sono per noi inaccettabili, anche perché sono sempre orientati verso lo stesso gruppo industriale. Inoltre, il Governo avrebbe potuto compiere queste scelte durante la sessione di bilancio, inserendo l'emendamento nella finanziaria. Ma ha preferito agganciarlo ad un provvedimento che pure in origine noi ritenevamo sano e valido, sia per la materia dei passaggi a livello sia per Malpensa.

Al di là dei comunicati stampa della maggioranza (palesi od occulti), il gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania ha sempre sostenuto Malpensa e soprattutto i suoi collegamenti. Per noi è molto importante risolvere i problemi di trasporto della Lombardia non soltanto a livello ferroviario, ma anche a livello stradale. L'aeroporto di Malpensa sarà fra i più importanti per quanto riguarda la distribuzione delle merci. Quindi il collegamento con l'aeroporto è per noi essenziale. Purtroppo però i finanziamenti sono insufficienti per collegare validamente questo HUB con la rete ferroviaria nazionale ed internazionale.

Ribadisco che i 300 miliardi avrebbero dovuto essere destinati ad infrastrutture nazionali, ma l'Assemblea ha bocciato sia l'emendamento del collega Bosco per indirizzare queste risorse al Friuli-Venezia Giulia sia un altro emendamento per finalizzarle all'apertura dell'aeroporto di Malpensa.

Il Governo voleva effettivamente tener fede agli accordi che aveva preso nel territorio nazionale con aziende italiane, soprattutto a fini occupazionali. Ma non era il caso di inserire queste misure nel provvedimento sulle linee ferroviarie.

Per i motivi che ho esposto il gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania esprimerà un voto di astensione.

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

LUCA VOLONTÈ. Signor Presidente, il provvedimento oggi in esame tende ad attuare l'impegno del Governo di accrescere i livelli di sicurezza del trasporto ferroviario, obbedendo ai rilievi dell'Unione europea per il miglioramento degli standard di efficienza e di economicità di gestione.

Ci sembra che ancora una volta il Governo abbia fretta di portare a casa un risultato, nonostante la delicatezza di alcune disposizioni contenute nel testo, come quelle concernenti i rapporti tra Italia e Slovenia.

Fermo restando il nostro apprezzamento per la partecipazione dell'Italia alla realizzazione del corridoio europeo, restiamo perplessi di fronte alla scelta di rendere i porti sloveni — grazie ai finanziamenti previsti — più competitivi rispetto al porto di Trieste (che non è ancora collegato alla rete autostradale di grande viabilità). Non vorremmo che, in nome della politica di cooperazione e per accordi precedenti, fossero sacrificate risorse importanti, che potrebbero essere destinate al miglioramento delle infrastrutture nazionali. Secondo noi, comunque, queste risorse non sono sufficienti rispetto allo scopo a cui sono destinate, a meno che ciò non faccia parte di un gioco di commesse che a noi attualmente sfugge.

È quindi quanto mai singolare che si realizzino infrastrutture all'estero, mentre esse sono carenti nelle zone dove appunto si verificherà il transito delle merci per l'estero.

Rispetto al provvedimento, dal punto di vista generale, ci sembra che il criterio di selezione per la soppressione dei passaggi a livello faccia riferimento ai principali itinerari nazionali ed internazionali, ma sarebbe più opportuna una esplicita indicazione dei nodi ferroviari delle aree metropolitane, non dimenticando i centri turistici.

C'è poi il problema di chi debba sostenere il costo delle opere di viabilità

indiretta, rese necessarie dal nuovo assetto dell'attraversamento della ferrovia. Ci auguriamo che gli accordi di programma con gli enti locali possano ripartire gli oneri inerenti alle ristrutturazioni varie.

Vista la contestuale vicenda comunitaria, l'aspetto di maggior rilievo sembra risiedere nelle disposizioni per l'aeroporto di Malpensa, introdotte al Senato sulla base di un emendamento governativo. È tuttavia davvero singolare che si affronti il tema dei collegamenti solo dopo quello della realizzazione dell'infrastruttura.

Il problema di Malpensa sembra essere diventato una questione personale del ministro Burlando, noi però voteremo a favore di questa disposizione perché investe gli interessi nazionali. Ribadiamo quindi la nostra non opposizione al provvedimento per ciò che concerne l'articolato nel suo complesso, pur rimanendo fortemente critici nei confronti della norma contenuta nell'articolo 3, che di fatto prevede una vera e propria regalia alle ferrovie slovene, di cui non ravvisiamo la necessità.

Al contrario, non dobbiamo dimenticare che il 31 dicembre 2000 scadrà il contratto di programma tra Stato e ferrovie. Occorre dunque già pensare ad un nuovo contratto, nel quale sarà possibile tentare di introdurre opere indispensabili per il territorio di Lecco e di Bergamo, considerando che la regione Lombardia sta mettendo a punto un piano per il trasloco delle merci che prevede l'interporto di Montello ed i poli logistici di Como, Lecco, Gallarate e Brescia.

Si apre la necessità di potenziare questi collegamenti ferroviari tra loro e con l'Europa per una via più razionale che possa sicuramente collegare con maggiore efficienza Lecco, Como e Varese con la Germania e con la Svizzera.

Tutto questo ci fa confermare il nostro voto sostanzialmente favorevole, tranne le critiche che abbiamo espresso e che rimangono comunque gravi. Desideriamo tuttavia stigmatizzare l'atteggiamento del Governo che, a nostro avviso, non considerando la scadenza del contratto prevista per il 31 dicembre, forse avrebbe fatto

meglio ad esprimere un parere favorevole sull'ordine del giorno Chincarini ed altri n. 9/5128/3, che lo impegnava anche in questa direzione, per evitare che tra un anno ci si trovi a ridiscutere dei problemi di Malpensa e dei collegamenti infrastrutturali tra le grandi città del nord e quell'aeroporto.

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

GIORGIO PANATTONI. Presidente, noi consideriamo questo provvedimento un grande passo avanti e quindi preannunciamo il voto favorevole dei deputati del gruppo dei democratici di sinistra-l'Ulivo su di esso.

Mi sia consentita una sola battuta: di fronte ai problemi degli assi ferroviari, della competitività del sistema, dell'internazionalizzazione, dell'efficienza, delle nuove infrastrutture, credo che il collega Mammola, che ha posto la questione della strategia del Governo al riguardo, abbia poi presentato un curioso ordine del giorno con il quale impegnava l'esecutivo ad eliminare i passaggi a livello e la cosiddetta « Gobba di Gozzano ». Se questa è la concezione di strategia dell'opposizione, credo che non faremo molti passi avanti!

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

ITALO BOCCHINO. Presidente, colleghi, onorevole sottosegretario, i deputati del gruppo di alleanza nazionale si asteranno nella votazione di questo provvedimento. È quindi indispensabile dedicare qualche minuto alla motivazione della scelta dell'astensione.

Il provvedimento presenta luci ed ombre: molte più luci che ombre. Noi siamo favorevoli, anzi favorevolissimi, all'impianto originario del disegno di legge, che è frutto di una indagine conoscitiva fatta in Commissione trasporti della Camera dei deputati sulla sicurezza ferroviaria. Da

essa è emerso che una delle ragioni degli incidenti ferroviari, dei ritardi dei treni e di tutto ciò che riguarda il problema della sicurezza in Italia scaturisce dall'eccessivo numero di passaggi a livello sul nostro territorio.

Tra l'altro in quel contesto ci rendemmo conto di un altro problema, ossia che ci sono molte città anche importanti che urbanisticamente sono tagliate in due da passaggi a livello e da linee ferroviarie che ancora non sono state interrate.

Il provvedimento nasce da una riflessione profonda e importante su un problema serio fatta all'unanimità da tutta la Commissione trasporti. Purtroppo debbo dire che nonostante la buona volontà delle forze politiche di convergere su questa necessità e quindi sullo stanziamento a favore delle ferrovie dello Stato di ingenti finanziamenti per favorire una maggiore sicurezza ferroviaria e quindi l'eliminazione di passaggi a livello, il Governo ha inteso inserire all'interno del provvedimento, nel momento in cui era in discussione presso l'altro ramo del Parlamento, due nuovi articoli. Uno di essi (l'articolo 4) è condiviso dal gruppo di alleanza nazionale che esprime il proprio parere favorevole su questa parte del provvedimento. Tale articolo infatti cerca di colmare le lacune di un Governo che si è dimostrato carente in termini di strategia nel momento in cui si è trovato a dover fare i conti contro il tempo per l'apertura dell'HUB intercontinentale di Malpensa.

L'articolo 4 vuole far fronte a quelle che sono le carenze infrastrutturali finanziando appunto le opere di cui c'è bisogno per aprire l'aeroporto intercontinentale di Malpensa. Su ciò è necessario fare una riflessione.

Noi non solo siamo convinti che l'aeroporto di Malpensa debba essere aperto al più presto nel migliore dei modi e quanto più possibile potenziato, ma siamo anche convinti che ciò che è accaduto è il frutto di una politica estera inefficiente.

A noi appare assai strano che nel momento in cui l'Unione europea finanzia per circa 2 mila miliardi una infrastruttura così importante, si arrivi al momento

dell'apertura e da parte dell'Unione europea si evidenzia un boicottaggio palese. Pare ancor più strano che ciò sia accaduto nonostante che il Governo italiano abbia cercato con la sua diplomazia di avere qualche voto favorevole in sede europea difendendo l'aeroporto di Malpensa 2000. Ma l'unico voto favorevole è venuto dall'Olanda, grazie all'alleanza tra l'Alitalia e la compagnia di bandiera olandese KLM. In altre parole una società per azioni ha dimostrato di essere più capace di fare politica estera di quanto sia stato capace il Governo dell'Ulivo, che a parte quello olandese non è riuscito ad ottenere nessun altro voto a favore di Malpensa 2000.

E ciò appare ancor più strano se si evidenzia che negli ultimi mesi il Governo italiano decidendo di liberalizzare il mercato della telefonia mobile ha fatto sì che sia finito vincitore della gara un consorzio che si chiama Wind, partecipato al 51 per cento dall'ENEL, cioè dal Ministero del tesoro, e quindi dal Governo italiano, e al 49 per cento (24,5 per cento ciascuno) da Deutsche Telekom e France Telecom, monopolisti pubblici delle telecomunicazioni tedesche e francesi.

Noi regaliamo alla Germania il 24,5 per cento delle nostre telecomunicazioni mobili; regaliamo alla Francia il 24,5 per cento delle nostre telecomunicazioni mobili e regaliamo all'Inghilterra, attraverso la BAA, con trattativa privata senza concorrenza e senza fare una gara, l'importante e strategico aeroporto napoletano di Capodichino.

Mentre facciamo questi regali in segmenti strategici nonché remunerativi a Francia, a Germania e Inghilterra riceviamo in cambio solo schiaffi diplomatici in sede europea e non riusciamo a favorire il decollo dell'aeroporto.

Ecco perché il nostro parere più che positivo sull'articolo 4; siamo convinti infatti che tutti dobbiamo fare quanto più possibile per evitare questo boicottaggio da parte di altri paesi europei che stanno facendo il loro mestiere: stanno difendendo gli interessi delle loro compagnie di bandiera, gli interessi delle società aeroportuali e dei propri scali che oggi « han-

no » 3.500 miliardi l'anno di ricchezza italiana e questo perché noi non siamo in grado di movimentare merci e passeggeri da e per l'Italia, per cui questi finiscono negli aeroporti di Francoforte, di Ginevra, di Zurigo, di Parigi e di altre città europee.

Sarebbe stato tutto perfetto, ci sarebbe stato un voto forte, convinto, positivo da parte di alleanza nazionale se il Governo non avesse avuto al Senato la magnifica pensata di inserire l'articolo 3. Tale articolo prevede un finanziamento non per studi, ma per l'ammodernamento di tratte ferroviarie in territorio sloveno. È vero che dobbiamo fare la politica estera anche finanziando alcuni paesi, specialmente quelli confinanti, ma siamo convinti che ci sia un po' di malafede da parte del Governo che, anzi, ha scelto questo provvedimento perché sapeva che su di esso non si sarebbe fatto ostruzionismo, dal momento che nessuno, visto il senso di responsabilità che anima ognuno di noi poiché rappresenta la nazione all'interno del Parlamento, avrebbe fatto ostruzionismo su un provvedimento volto ad eliminare i passaggi a livello, il che significa una diminuzione dei morti per incidenti ferroviari. Giorni fa un agricoltore è morto mentre era alla guida del suo trattore perché investito da un treno proprio all'altezza di un passaggio a livello.

Quindi, approfittando del senso di responsabilità che anima ogni deputato in considerazione dell'importanza di questo provvedimento, il Governo ha deciso di inserire questo finanziamento destinato alle ferrovie slovene.

Come dimostra il dibattito svolto in Commissione, avevamo anche abbozzato, come si suol dire. Il giorno successivo però la lettura de *Il Sole 24 Ore* ha fatto sorgere in noi qualche dubbio. Infatti, esso ha reso noto che le ferrovie slovene avevano ordinato una prima *tranche* di quattro Pendolini alla FIAT ferroviaria, spendendo i primi 50 miliardi nell'ambito di un programma che porterà ad un investimento di 150 miliardi. Ebbene, a me pare strano che si scelga di inserire in

un provvedimento blindato un finanziamento di 300 miliardi destinato alle ferrovie slovene che il giorno dopo, come veniamo a sapere, ordinano materiale ferroviario dalla FIAT per circa 150 miliardi.

A noi queste cose non piacciono e, nonostante il valore che attribuiamo al provvedimento per quanto riguarda la questione dei passaggi a livello e quella dell'aeroporto di Malpensa, siamo costretti, nonostante la nostra buona volontà ed il nostro senso di responsabilità, ad esprimere un voto di astensione (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

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

SERGIO ROGNA. Signor Presidente, a nome del gruppo dei popolari e democratici-l'Ulivo desidero dichiarare il nostro voto favorevole sul provvedimento e vorrei richiamare brevemente le ragioni di questo voto favorevole. Il *core business* di questo provvedimento, cioè la soppressione dei passaggi a livello, è in realtà una delle operazioni più necessarie in questo paese. Se a questo provvedimento fosse stata allegata, come forse il Parlamento dovrà richiedere al Governo a fronte di atti di investimento, una valutazione dei costi e dei benefici, su di esso si sarebbe ottenuta una larghissima maggioranza, perché il vero costo per una comunità di un passaggio a livello è rappresentato dalle code, dalla congestione che esso crea. Quindi, ogni passaggio a livello rappresenta in realtà un costo per la comunità.

Si tratta, dunque, di un investimento assolutamente essenziale, perché è volto ad eliminare delle diseconomie.

Vi è un'ultima domanda da porsi, ovvero quale sia il costo di questa diseconomia costituita dai passaggi a livello residui e cosa occorra ancora fare per arrivare ad una reale separazione delle due reti, della rete viabile e di quella ferroviaria. È un aspetto che dovrebbe

essere oggetto di un'integrazione, come il mio gruppo si augura, in un prossimo progetto che non venga presentato alla fine di questo triennio, ma sia anzi anticipato rispetto a questo (*Applausi dei deputati del gruppo dei popolari e democratici-l'Ulivo*).

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

UGO BOGHETTA. Signor Presidente, dichiaro il voto favorevole del gruppo di rifondazione comunista sul provvedimento.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, in dissenso dal proprio gruppo, l'onorevole Tarditi (*Commenti del deputato Vito*). Ne ha facoltà per un minuto.

VITTORIO TARDITI. Signor Presidente, desidero dichiarare il mio voto totalmente contrario sul provvedimento poiché questo ministro sta dimenticando il perfezionamento dei collegamenti con l'aeroporto di Malpensa, ma sta soprattutto dimenticando le lamentele che dall'ovest Ticino, territorio in cui sono stato eletto, gli vengono ripetutamente rivolte anche attraverso le interrogazioni da me presentate. Gli abitanti di questo territorio manifestano il loro disagio in relazione alle rotte di volo che si stanno decidendo. Ebbene, il provvedimento in esame non prende neppure in considerazione, forse non lo potrebbe fare, queste lamentele.

Eppure si è costituito un comitato popolare e i sindaci, che non appartengono certo al Polo per la libertà, ma che in maggioranza sono dell'Ulivo, sono tutti contrari alle rotte che si stanno delineando.

Attendo, quindi, sul tema una risposta dal ministro, che invece è latitante. È una questione importantissima rispetto alla quale il presidente della regione, onorevole Ghigo, ha assunto una posizione assai precisa.

Ribadisco pertanto il mio voto contrario (*Applausi di deputati del gruppo di forza Italia*).

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

ERNESTO STAJANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, voglio preannunciare il voto favorevole del gruppo di rinnovamento italiano sul provvedimento, che consente finalmente di mettere a disposizione della collettività degli utenti le risorse necessarie per eliminare un danno alla sicurezza del nostro sistema ferroviario. Mi riferisco al passaggio a livello, il residuo di un disinteresse che per tanto tempo vi è stato sui problemi delle ferrovie nel nostro paese.

Il provvedimento contiene anche altri stanziamenti estremamente importanti. Mi spiace che vi sia stato motivo di polemica sugli stanziamenti relativi a Malpensa, il cui dimensionamento mi pare adeguato quanto basta per riuscire ad avere strutture funzionanti ed un pieno rilancio della nostra attività aeroportuale con l'apertura di un grande HUB che darà nuove opportunità e nuovo sviluppo al settentrione e a tutto il paese.

Infine, vi sono altri stanziamenti che io considero necessari come quello — di cui tanto si è parlato nel corso della discussione del provvedimento — per la realizzazione di opere in Slovenia, che mi pare estremamente funzionale alle esigenze di pieno sviluppo oltre che di quella terra anche della nostra. Chi non riesce a vedere questi collegamenti, a mio avviso, è sicuramente in errore ed ha un'idea parziale, incompleta, un po' assurda di cosa sia lo sviluppo economico in un mondo globalizzato.

Come presidente della Commissione, desidero rivolgere un ringraziamento a tutti i colleghi della Commissione stessa ed al relatore, onorevole Giardiello, che ha fatto qui, come meglio non si potrebbe, quello che ci attendevamo da lui ed è riuscito a condurre a buon porto con rapidità un provvedimento di grande importanza e di enorme interesse.

ELIO VITO. Basta! Che cos'è questa retorica?

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

(Coordinamento - A.C. 5128)

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

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

(Votazione finale e approvazione - A.C. 5128)

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge n. 5128, di cui si è testé concluso l'esame.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione
Comunico il risultato della votazione:
la Camera approva (*Vedi votazioni*).

(S. 3237. Piano triennale per la soppressione di passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato. Misure per il potenziamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza (approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (5128):

<i>Presenti</i>	369
<i>Votanti</i>	240
<i>Astenuti</i>	129
<i>Maggioranza</i>	121
<i>Hanno votato sì</i>	238
<i>Hanno votato no</i> ..	2).

Discussione del disegno di legge: S. 3299 — Delega al Governo per la razionalizzazione del Servizio sanitario nazionale e per l'adozione di un testo unico in materia di organizzazione e funzionamento del Servizio sanitario nazionale. Modifiche al decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502 (modificato dal Senato) (4230-B) (ore 16,55).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dalla Camera e modificato dal Senato: Delega al Governo per la razionalizzazione del servizio sanitario nazionale e per l'adozione di un testo unico in materia di organizzazione e funzionamento del servizio sanitario nazionale. Modifiche al decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502.

Avverto che da parte del deputato Cè è stata presentata la questione pregiudiziale n. 1, preannunciata in sede di Conferenza dei presidenti di gruppo, a norma dell'articolo 40, comma 2, del regolamento (vedi l'allegato A - A.C. 4230 sezione 1).

(Contingentamento tempi discussione generale — A.C. 4230-B)

PRESIDENTE. Avverto che a seguito della riunione del 30 settembre della Conferenza dei presidenti di gruppo si è provveduto, ai sensi dell'articolo 24, comma 3, del regolamento, all'organizzazione dei tempi per l'esame del disegno di legge. Il tempo riservato alla discussione generale è così ripartito:

relatore: 25 minuti;

Governo: 25 minuti;

richiami al regolamento: 10 minuti;

interventi a titolo personale: 1 ora (con il limite massimo di 15 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato).

Il tempo a disposizione del gruppo misto è di 35 minuti così ripartiti tra le componenti politiche costituite al suo interno:

verdi: 12 minuti; socialisti democratici italiani: 7 minuti; CCD: 7 minuti; minoranze linguistiche: 4 minuti; per l'UDR-patto Segni-liberali: 3 minuti; la rete: 3 minuti.

Il tempo a disposizione dei gruppi è di 4 ore e 30 minuti così ripartiti:

democratici di sinistra-l'ulivo: 31 minuti;

forza Italia: 40 minuti;

alleanza nazionale: 40 minuti;

popolari e democratici-l'ulivo: 31 minuti;

lega nord per l'indipendenza della Padania: 36 minuti;

rifondazione comunista-progressisti: 30 minuti;

UDR: 33 minuti;

rinnovamento italiano: 30 minuti.

(Discussione di una pregiudiziale — A.C. 4230-B)

PRESIDENTE. Passiamo alla discussione della questione pregiudiziale Cè.

Ricordo che a norma del comma 3 dell'articolo 40 del regolamento, la questione pregiudiziale può essere illustrata per non più di dieci minuti dal proponente. Potrà altresì intervenire un deputato per ognuno degli altri gruppi per non più di cinque minuti.

L'onorevole Cè ha facoltà di illustrare la sua questione pregiudiziale.

ALESSANDRO CÈ. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la questione pregiudiziale presentata dalla lega nord per l'indipendenza della Padania trae spunto da alcune constatazioni comuni ai parlamentari e ai cittadini. Il disegno di legge in

discussione, concernente la delega al Governo per la riforma del decreto legislativo n. 502 del 1992, dovrebbe porre rimedio alla disastrosa situazione della sanità, che peraltro è sotto gli occhi di tutti. Essa è caratterizzata da un sistema inefficiente che dà luogo a lunghe liste d'attesa a causa delle quali i cittadini non riescono a ricevere le prestazioni che sarebbero loro dovute, secondo quanto previsto dagli articoli 3 e 32 della Costituzione, i quali garantiscono un'assistenza sanitaria adeguata nei limiti delle compatibilità di bilancio. È una situazione nella quale, a seguito dei continui interventi, assolutamente inefficaci ed improvvisi, del ministro Bindi, le regioni annaspiano sempre più, strette tra la morsa dei provvedimenti di natura centralista del ministro che impongono regole e l'incapacità di far quadrare i bilanci delle regioni.

Da alcuni dati, ormai noti a tutti, risulta che l'ammontare complessivo dei debiti delle regioni si aggira attorno ai 22 mila miliardi di lire, 8.200 dei quali nell'anno 1997. Anche per l'anno in corso la cifra sarà intorno agli 8-9 mila miliardi. In questa situazione si inserisce la legge delega sottoposta al nostro esame, di cui vorrei sottolineare gli aspetti negativi. Di fronte a problemi così ampi e così complessi, come quelli che ho richiamato, il ministro Bindi non trova di meglio che riportare, grazie all'appoggio della sua maggioranza, il potere al centro non portando a compimento i processi di aziendalizzazione, ma si arroga il diritto, attraverso organismi come l'azienda per i servizi sanitari regionali, di controllare ed indirizzare il funzionamento del sistema sanitario regionale. Tutto ciò in piena contraddizione con quanto previsto dall'articolo 117 della Costituzione.

Tra l'altro nel disegno di legge in oggetto non si prevede un adeguato controllo da parte delle Commissioni parlamentari. Inoltre si prevede che entro sei mesi il ministro emani un decreto legislativo che dovrebbe riaccorpate tutte le normative riguardanti il settore della sanità, apportando le necessarie correzioni ed integrazioni. Si tratta di un utilizzo

assolutamente improprio dello strumento del decreto legislativo perché si dovrebbero coordinare i vari testi esistenti. Non è mai accaduto che a un ministro venga data una tale facoltà senza controllo parlamentare. Peraltro, sempre in violazione del dettato dell'articolo 117 della Costituzione, non si può prevedere che un decreto legislativo faccia richiamo ad altri decreti ministeriali perché il passaggio successivo deve essere assegnato alle leggi regionali.

Il ministro Bindi non si cura neanche minimamente dei richiami che vengono continuamente fatti dalla Corte dei conti sul pericolo che si verifichi un ulteriore « splafonamento » della spesa sanitaria (ho già detto quale sia l'entità dei debiti delle aziende sanitarie). Inoltre, il Governo non ha mai dato risposte alle richieste formulate in Commissione, ai sensi dell'articolo 79, comma 6, del regolamento, con le quali si chiedeva che ci fossero date assicurazioni con dei documenti riguardo all'impossibilità che questo provvedimento — ricordo che è un provvedimento collegato alla finanziaria del 1998 — sia assolutamente a costo zero. Rispetto ai chiarimenti che abbiamo chiesto al ministro, non ci è mai stata fornita risposta. Tuttavia, crediamo che qualche dubbio possa rimanere in quanto, ad esempio, nel provvedimento si prevede l'erogazione di taluni incentivi a favore di coloro i quali opteranno per la libera professione solo all'interno delle strutture ospedaliere; per cui, per l'incompatibilità verso un lavoro nel settore privato non accreditato ed esterno, si prevedono dei contratti a tempo determinato che vanno ad aggiungersi come costo a quelli già sostenuti dagli ospedali e dalle aziende sanitarie locali. A nostro parere, quindi, il provvedimento al nostro esame comporta invece un aumento di costi per il servizio sanitario nazionale.

Detto questo, se tale nostra impostazione è verosimile, aggiungiamo che non è possibile procedere ulteriormente nella discussione di questo provvedimento in quanto, entrando dalla prossima settimana nella sessione di bilancio, ci trove-

remmo a fare delle valutazioni sui finanziamenti e sul bilancio per l'anno 1999 non avendo ben chiara la situazione di equilibrio di bilancio nel settore della sanità.

Vi sono altre questioni fondamentali anche di merito che ci fanno poi dichiarare assolutamente contrari al provvedimento ritenendo sia del tutto improprio continuare nella discussione di questo disegno di legge. Mi riferisco al fatto che non vengono introdotti quei principi minimi di concorrenza che di fatto erano alla base della legge n. 502 del 1992, poi stravolta dalla legge finanziaria del 1996. Ricordo che la legge n. 502 prevedeva che di fatto fosse introdotta una reale concorrenza almeno fra gli erogatori dei servizi. Con la legge finanziaria del 1996, invece, si è poi deciso di addivenire ad una situazione di fatto di monopolio nella quale il servizio pubblico stabilisce quanta parte delle attività e delle prestazioni erogate dal Servizio sanitario nazionale debba essere garantita dai soggetti accreditati del privato. Questa scelta non va sicuramente nella direzione della concorrenza e della libertà di scelta da parte dei cittadini! La diretta conseguenza è che non si andrà minimamente a modificare la situazione attuale, già segnalata sia dall'antitrust sia dalla Corte dei conti, nella quale non esiste assolutamente concorrenza ed esistono, di fatto, una situazione di monopolio ed una coincidenza fra soggetto erogatore pubblico e acquirente pubblico (le aziende sanitarie locali); non solo, ma si registra anche la coincidenza tra controllore e controllato!

Se questa gestione avesse dato dei risultati positivi — ed ho detto all'inizio del mio intervento che non li ha garantiti assolutamente —, sarebbe stato comprensibile proseguire nella stessa direzione. Poiché ciò non si è assolutamente verificato, riteniamo opportuno e doveroso — per garantire ai cittadini una adeguata qualità dei servizi, un miglioramento delle prestazioni e un contenimento dei costi compatibile con le risorse di bilancio — che in questa legge delega venissero invece introdotti (proprio perché provenienti

dalla società civile, dagli organismi deputati a controllare i bilanci ed i meccanismi della libera concorrenza) questi principi ormai inderogabili. Quindi riteniamo che in queste condizioni, e data un'impostazione di questo tipo, sia realmente impossibile conseguire risultati utili sia sotto il punto di vista del bilancio, sia dal punto di vista della qualità dei servizi stessi.

Non viene assolutamente sciolto neppure il nodo della libertà di scelta — in parte per i motivi già accennati — sacrosanta dal punto di vista costituzionale. Ciò comporterà, di fatto, un aumento della spesa privata in quanto il servizio pubblico gestito in questo modo non è adeguato a dare risposte in tempi accettabili rispetto alle patologie che interessano i cittadini, per cui sempre più spesso questi ultimi dovranno ricorrere non tanto al privato «accreditato», ma al privato «puro», sborsando di tasca loro l'eccedenza di spesa sanitaria, che fa molto comodo, a quanto pare, a questo Governo, che nei principi si dichiara di sinistra, ma nei modi di procedere di fatto è un Governo di destra anche per quanto riguarda la politica sanitaria.

Infine, faccio anche un richiamo agli articoli riguardanti il sistema penitenziario e il rapporto tra sistema sanitario e università. Trattandosi di argomenti così importanti che riguardano settori con caratteristiche molto peculiari all'interno della sanità, andavano affrontati con serietà. Il Governo avrebbe dovuto presentare un disegno di legge in modo che la Camera potesse discutere, per esempio, sulla necessità o meno di trasferire il sistema sanitario penitenziario all'interno del sistema sanitario nazionale, cosa che in una delega non si può assolutamente fare.

Per tutte queste ragioni, richiamando l'articolo 40 del regolamento, chiedo che non si passi all'esame dell'articolato (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*).

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

GIUSEPPE FIORONI. Signor Presidente, colleghi, con il mio intervento esprimo la posizione del gruppo dei popolari e dell'intera maggioranza. Riteniamo completamente priva di ogni fondamento la questione pregiudiziale presentata dalla lega e illustrata dal collega Cè. Il disegno di legge in esame è stato abbondantemente approfondito sia in Commissione sia in Assemblea in prima lettura. Ritengo sia difficile non riconoscere che all'interno di questo disegno di legge l'unico attore principale è il cittadino, con le sue esigenze di fronte al bisogno di salute. Credo sia la prima volta che un disegno di legge non è stato strumento per difendere, prima ancora che i diritti del cittadino malato, quelli delle corporazioni, di coloro che nel mondo della sanità operano e vivono.

Nel disegno di legge è contenuto anche un altro aspetto importante che la questione pregiudiziale sorvola. Chiarisce cioè il concetto di aziendalizzazione e definisce una volta per tutte il modello di sistema sanitario nazionale, universale e solidaristico e i diritti del cittadino ad essere comunque assistito e curato a prescindere dai soldi che ha e da dove è nato. Soprattutto ribadisce che il modello di aziendalizzazione non deve rispondere ad una logica del profitto e del rapporto costo-beneficio, ma deve ispirarsi, come metodi e come strumenti, alle flessibilità del settore privato, rispondendo però all'esigenza primaria di garantire la salute del cittadino.

È anche questo il motivo per il quale il richiamo all'antitrust, che ipotizza come metodo nuovo di cura la legge del mercato, quale garanzia di veder tutelata la salute del cittadino, credo che non potesse trovare accoglienza, come non l'ha trovata, nel voto espresso dal Senato e nelle modifiche che l'altro ramo del Parlamento ha apportato al testo della Camera. Quanto ai meccanismi cui si ricorre, che sono quelli della delega e, quindi, della delegificazione e dei decreti legislativi, credo che non sfugga all'onorevole Cè che, indiscutibilmente, occorre avere chiarezza e principi saldi sul modello di riferimento

per il nostro sistema sanitario nazionale. Peraltro, il disegno di legge bene detta i paletti all'interno dei quali il ministro si può muovere e le Commissioni potranno ulteriormente approfondirli in sede di decreti legislativi; esso impedisce però che quella necessaria flessibilità e duttilità che gli strumenti applicativi debbono avere siano legati ad ulteriori modifiche legislative che dovrebbero seguire un iter quale ha avuto il provvedimento in oggetto, con il rischio di arrivare sempre in ritardo rispetto alle esigenze del cittadino.

Per questi motivi credo risulti del tutto evidente il «no» della maggioranza alla questione pregiudiziale (*Applausi dei deputati del gruppo dei democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

PIERGIORGIO MASSIDDA. Signor Presidente, il disegno di legge delega al nostro esame aveva lo scopo di modificare i risultati delle famose leggi nn. 502 e 517 che qualche anno fa chi ci ha preceduto aveva elaborato con grande sforzo e che da tutti i partiti e da tutti i politici degli anni passati sono sempre state indicate come misure fantastiche, che ci avrebbero proiettato come sistema nazionale tra i migliori a livello mondiale.

Ebbene, siamo nel 1998 ed ancora oggi — il Governo lo ammette anche nel testo — queste leggi non sono state realizzate. Il processo di aziendalizzazione, cioè, non si è ancora attuato. Questo perché è estremamente difficile intervenire nel caotico sistema sanitario nazionale.

Nel 1998 si decide allora, per l'ambizione dell'attuale maggioranza, che dichiara a parole che arriverà al 2001, di apportare delle modifiche, ma invece di lavorare con il Parlamento, con tutto il tempo che ha a disposizione una maggioranza a termine (o che almeno così si è dichiarata), si decide che le Camere debbono supinamente concedere delle deleghe in bianco, una sorta di assegni in bianco, al Ministero, il quale — voglio ricordarlo —

è stato bloccato già due volte per errori grossolani nelle leggi che ha predisposto. Si decide invece di cambiare quelle leggi, non ancora realizzate, con tante belle dichiarazioni di intenti, con tanti bei desideri, senza però concretizzare alcunché, senza mettere nero su bianco. Dicevano i latini *verba volant, scripta manent*. Perché non si scrive? Perché si ha paura di scrivere ciò che si afferma, si teme che qualcuno possa leggere tra le righe la nostalgia dei politici che avevano il potere nella sanità, che sistemavano parenti ed amici, che intervenivano pesantemente sulla disoccupazione trovando il posto di lavoro ai funzionari di partito. Questo è il tentativo di ritornare a quell'obiettivo.

Ogni qualvolta voi introducete nuove norme, soprattutto in Assemblea, spiegatevi se i vostri rappresentanti (probabilmente, in maggioranza del PPI per una scelta di divisione) andranno a lavorare gratuitamente. No, verranno pagati, ma non ci sarà un aumento di spesa, così come non c'è un aumento di spesa nello stravolgimento di tutto il sistema sanitario nazionale. Forse per cambiare gli uffici, le strutture, le apparecchiature, modificare i documenti non occorre denaro? Siete bravissimi, riuscite a fare miracoli straordinari. Intuisco, infatti, che, probabilmente, grazie all'Ulivo tutti i funzionari lavoreranno gratis e che le case che stamperanno i volumi che dovrete predisporre faranno tutto gratuitamente e così via. Basta, non prendeteci in giro: voi creerete un aumento di spesa, un sistema sanitario pauroso. Peraltro quel sistema non si sta ancora riprendendo dal cambiamento che si è dovuto apportare con leggi sicuramente vantaggiose. Dite di operare a tutela del cittadino. Il principio fondamentale delle leggi nn. 502 e 517 era la libera scelta: libera scelta che potete permettervi voi, con l'assicurazione del Parlamento, ma non chi non ha soldi! Qualsiasi cittadino in Italia deve avere il diritto di scegliere da chi farsi curare e dove andare per sottoporsi alle cure. Questo è un principio fondamentale che state concedendo solo a voi stessi, con l'assicurazione parlamentare (*Applausi po-*

lemici dei deputati del gruppo dei democratici di sinistra-l'Ulivo), ma che volete togliere al povero cittadino! Tutto ciò per motivi di raziocinio, per rendere funzionale questa medicina! Allora, imparate a scrivere ciò che affermate, perché probabilmente avrete meno sostegno dai vostri elettori e sarete meno sicuri di voi stessi. Credetemi...

PRESIDENTE. Onorevole Massidda, il tempo a sua disposizione è scaduto, concluda, la prego (*Applausi dei deputati dei gruppi dei democratici di sinistra-l'Ulivo e dei popolari e democratici-l'Ulivo*).

PIERGIORGIO MASSIDDA. Concludo, ma lei sta deludendo la mia *claque*, Presidente.

Concludo dicendo che ho cercato di giocare sull'ironia, perché credo che l'intelligenza dei miei colleghi venga stimolata, appunto, più dall'ironia che dalle parole serie, che molto spesso essi non stanno nemmeno ad ascoltare.

Colleghi, per rispetto verso voi stessi, prendete tempo, ragionate, opponetevi a questa delega, concedetevi alcuni giorni per dialogare, per dibattere ed anche per confrontarvi con l'opposizione, per evitare di fare una fesseria di cui potreste pentirvi (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia e di alleanza nazionale — Applausi polemici dei deputati dei gruppi dei democratici di sinistra-l'Ulivo e dei popolari e democratici-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Silenzio, per favore, colleghi!

PAOLO BECCHETTI. Presidente, faccia stare zitti quelli dall'altra parte!

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

GIULIO CONTI. Signor Presidente, colleghi, questo progetto di legge prevede una serie di decreti che dovrebbero dar vita ad un nuovo testo unico sulla sanità.

Del resto, siamo abituati ai testi unici sulla sanità che si ripetono a distanza di

pochi mesi: avevamo il cosiddetto testo De Lorenzo, abbiamo avuto le leggi nn. 502 e 517, poi tutte le successive modifiche, fino ad arrivare a questo abominevole tentativo di sconvolgere la sanità, al di fuori di ogni norma costituzionale.

La nostra dura protesta è collegata, in primo luogo, alla creazione di due figure professionali inconciliabilmente in concorrenza tra loro all'interno degli ospedali. In base alla proposta del ministro Bindi, avremo la figura professionale del medico che già opera all'interno dell'ospedale e quella del medico che vi entrerà. I primi potranno scegliere tra il tempo pieno e quello definito, mentre gli altri dovranno necessariamente prestare la loro attività a tempo pieno: nel frattempo, i medici che non opereranno per il tempo definito se ne andranno dalle strutture ospedaliere. Questa scelta interessa 35 mila medici, che hanno già dichiarato l'intenzione di andarsene dalle strutture ospedaliere: sono primari e aiuto primari, le figure di vertice della nostra sanità pubblica.

Il tentativo di impoverire qualitativamente la sanità pubblica è un grosso rischio per la sua sopravvivenza. Oltre tutto, l'iter parlamentare di questo progetto di legge è veramente contorto e pericoloso, tant'è che non ci è stato possibile discutere alcun emendamento in Commissione, prima che il testo venisse portato in Assemblea. Ritengo che anche questa sia una grave pecca.

Per di più, il ministro giustifica il fatto che praticamente si costringono 35 mila medici ospedalieri ad andare a casa con l'opportunità di creare nuovi posti di lavoro, sicché all'interno degli ospedali avremo medici pigri o troppo anziani per scegliere di svolgere la professione all'esterno e giovani medici.

Potete capire come questo improvviso scarto di qualità impoverisca la sanità pubblica: questo è il discorso di fondo e serio cui ci appelliamo affinché lo stravolgimento non sia così improvviso e con tanto di data, il 31 dicembre 1998, come il ministro Bindi imporrà (e come risulta dal decreto-legge all'esame della Commissione). Ritengo che questo sia molto im-

portante: in tal modo, si arriva a sconvolgere anche il principio della concorrenza fra pubblico e privato e questa volta, cari compagni, tutto a favore del privato! Infatti, quando il privato si arricchirà e si rafforzerà, il paziente abiente, o che comunque ha ancora qualcosa da spendere, sceglierà il privato: non credo, quindi, che questa sia una buona legge, che questo sia un tentativo equo; credo invece che sia un'iniziativa legislativa che schiaccia i diritti di tutti a favore di quelli che hanno di più e non mi pare un discorso da prendere sotto gamba!

Un'altra questione riguarda l'autorità antitrust che si era già pronunciata contro la legge sulla libera professione *intra moenia*, fallita clamorosamente, caro ministro Bindi! Lei, anzi, aveva stanziato 2 mila miliardi perché l'assistenza *intra moenia* venisse attuata, ma non c'è riuscita! Per recuperare un errore fatto, si presenta un disegno di legge che peggiora l'esistente e quanto sarebbe si sarebbe potuto recuperare con l'attività *intra moenia*: siamo nettamente contrari a questo tipo di impostazione legislativa.

Inoltre, la confusione aumenterà perché, oltre ai meccanismi dirigenziali e programmatori degli assessori regionali alla sanità, oltre al doppiamento delle aziende regionali dei servizi, vengono creati altri due organismi regionali, uno di valutazione della programmazione regionale ed un quarto, che è veramente da ridere: un comitato di coordinamento e di controllo per le aree metropolitane! Ora, io credo che questa farraginosità, questo tipo di burocratizzazione della sanità, di accumulo di poteri dirigenziali non siano altro che tentativi per far fallire la sanità, soprattutto quella pubblica. La domanda è questa: il Governo, il ministro sono coscienti dei danni che vengono arrecati, oppure no? Questa è la domanda che più ci preoccupa ed è il discorso che rivolgiamo a tutti i deputati di questa Camera, alla nazione e soprattutto ai medici, i quali sono già preoccupati ed accettano così tanto il principio Bindi presente in questo tipo di legislazione che hanno proclamato uno sciopero generale in tutti

gli ospedali d'Italia! Non accettiamo questo tipo di discorso, non vogliamo che negli ospedali aumenti la conflittualità esistente e soprattutto che aumenti a causa della legislazione!

PRESIDENTE. Prima di passare ai voti, desidero ragguagliarvi sull'andamento dei nostri lavori: subito dopo la votazione sulla questione pregiudiziale, potremo esaminare rapidamente il punto 7 all'ordine del giorno, relativo alla dichiarazione di urgenza di una proposta di legge, dopodiché la seduta sarà sospesa fino alle 18, quando riprenderà per l'esposizione economico-finanziaria del Governo, con l'intervento del ministro Ciampi.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulla questione pregiudiziale Cè n. 1.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e votanti</i>	324
<i>Maggioranza</i>	163
<i>Hanno votato sì</i>	89
<i>Hanno votato no</i> ..	235).

MIRKO TREMAGLIA. Signor Presidente, desidero segnalare che il mio dispositivo di voto non ha funzionato e che intendevo votare a favore della questione pregiudiziale.

PRESIDENTE. Ne prendo atto, onorevole Tremaglia.

Dichiarazione di urgenza della proposta di legge n. 4504.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la dichiarazione di urgenza, richiesta dal presidente del gruppo parlamentare di forza Italia, ai sensi dell'articolo 69, comma 1, del regolamento, della proposta di legge: Giuliano ed altri « Norme per la

redazione e la pubblicazione del rendiconto annuale di esercizio dei sindacati e delle loro associazioni ».

Su questa richiesta, a norma dell'articolo 69, comma 2, del regolamento, non essendo stata raggiunta in sede di Conferenza dei presidenti di gruppo la maggioranza dei tre quarti dei componenti la Camera ed essendo la proposta ricompresa nel programma, l'Assemblea è chiamata a deliberare con votazione palese nominale.

Sulla dichiarazione di urgenza della proposta di legge hanno facoltà di parlare, a norma dell'articolo 41 del regolamento, un oratore contro ed uno a favore.

Nessuno chiedendo di parlare, passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulla dichiarazione di urgenza della proposta di legge Giuliano ed altri n. 4504.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	334
<i>Votanti</i>	132
<i>Astenuti</i>	202
<i>Maggioranza</i>	67
<i>Hanno votato sì</i>	126
<i>Hanno votato no</i> ..	6).

Per un richiamo al regolamento

(ore 17,25).

GIUSEPPE CALDERISI. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE CALDERISI. Il presidente del gruppo di forza Italia ha già inviato al riguardo una lettera al Presidente della Camera, ma riteniamo che sia utile ed opportuno che la questione sia posta anche in quest'aula, perché rimanga agli atti.

Si tratta di una richiesta al Presidente della Camera di effettuare un esame in relazione al contenuto proprio del provvedimento collegato al disegno di legge finanziaria, perché a nostro avviso esso non è conforme alle indicazioni recate nella risoluzione approvata dalla Camera dei deputati stessa il 12 maggio di quest'anno, in particolare nella lettera *f*), nella quale sono contenute tutte le indicazioni in relazione al contenuto del disegno di legge collegato.

L'articolo 120, comma 2, del regolamento, come lei sa, Presidente, assegna al Presidente della Camera la valutazione circa lo stralcio di eventuali norme non conformi al contenuto proprio della finanziaria e questo è già avvenuto. La Commissione bilancio ha già svolto questo esame stamattina e il Presidente della Camera, in relazione agli orientamenti della Commissione bilancio, adotterà nel momento dell'assegnazione le proprie determinazioni in relazione allo stralcio di quelle norme che non dovessero essere conformi al contenuto proprio della legge finanziaria, così come fissato dalla legge n. 468 e dalla legge n. 362 di contabilità dello Stato.

Per quanto riguarda invece il collegato, il nostro regolamento presenta una relativa lacuna, perché, nell'ambito di questa decisione del Presidente ai sensi dell'articolo 120, secondo comma, non cita esplicitamente il collegato. Ma noi riteniamo che il problema dello stralcio delle norme non conformi del collegato sia una questione che deve essere risolta, non solo dalla Commissione, ma anche dal Presidente della Camera.

Quindi, noi chiediamo che il Presidente, nel momento dell'assegnazione, o eventualmente anche successivamente all'assegnazione del provvedimento collegato, prenda in esame la questione e faccia un raffronto tra ciò che conteneva la risoluzione approvata dalla stessa maggioranza ed il contenuto del collegato. Presidente, qui siamo di fronte, in relazione al contenuto proprio del collegato, ad una situazione nella quale è la maggioranza che decide le regole del gioco,

perché il documento di programmazione economica e finanziaria, che contiene queste regole, è approvato dalla maggioranza. È la maggioranza, quindi, a dettare le regole a cui attenersi nella stesura del collegato. È necessario — almeno — che la stessa maggioranza rispetti gli impegni che ha assunto autonomamente; è necessario che non vi siano difformità fra i contenuti previsti a maggio e quelli inseriti nel provvedimento.

La lettera fa riferimento a norme contenute in oltre 25 articoli del disegno di legge, molte delle quali in contrasto con le indicazioni contenute nella lettera *f*) della risoluzione: misure ordinarie ma non strumentali al conseguimento dei saldi; norme onerose ma non finalizzate all'espansione dell'economia; norme onerose ma non a carattere redistributivo; norme localistiche o microsettoriali; norme che dovrebbero essere proprie dei disegni di legge finanziaria o di bilancio; misure aventi copertura impropria (parlo dell'articolo 1, riguardante la restituzione dell'eurotassa, in quanto riferito ad un fondo speciale in conto capitale previsto nella finanziaria 1999 che al momento dell'approvazione del collegato non sarà ancora in vigore).

Per ciascuna delle norme incoerenti con la risoluzione del maggio scorso abbiamo indicato le ragioni per cui secondo noi si configura un contrasto rispetto agli impegni assunti dalla maggioranza nell'ambito dei suoi indirizzi programmatici.

Chiediamo che sia la maggioranza sia il Presidente della Camera garantiscano il rispetto di queste norme. Nella risoluzione, infatti, si dice che quelle regole devono essere il parametro di riferimento « in sede di decisione di stralcio ».

Chiediamo quindi che il Presidente della Camera valuti, in sede di assegnazione o eventualmente in un momento successivo, la possibilità di operare uno stralcio, estendendo la citata norma regolamentare — in via analogica — anche al provvedimento collegato.

PRESIDENTE. Onorevole Calderisi, lei ha posto compiutamente la questione fa-

cendo rilevare che lo stesso regolamento prevede lo stralcio da parte della Presidenza con riferimento alla sola legge finanziaria. Da ciò conseguono tutte le considerazioni da lei svolte, che hanno sicuramente un fondamento, ma sulle quali non ho strumenti regolamentari per dare risposta in questa sede. D'altra parte la questione è stata anche dal suo gruppo sottoposta per iscritto al Presidente. Attendiamo una valutazione, eventualmente anche attraverso la Giunta per il regolamento.

Sull'ordine dei lavori e per la risposta a strumenti del sindacato ispettivo (ore 17,30).

SANDRA FEI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANDRA FEI. Signor Presidente, vorrei informare l'Assemblea su un fatto avvenuto questa mattina davanti al teatro La Scala.

Oggi era il primo giorno fissato per la prenotazione dei biglietti della manifestazione che si terrà il 23 ottobre. Secondo quanto era stato stabilito, le prenotazioni sarebbero state aperte alle dieci del mattino. Come sempre la coda era lunghissima, piena oltre che di italiani anche di stranieri (giapponesi, inglesi, tedeschi e così via).

Alle nove del mattino si è saputo che i biglietti erano già tutti esauriti. Come è possibile, visto che ancora la vendita non era stata aperta?

Il teatro La Scala è finanziato con i soldi dei contribuenti. Che almeno essi possono avere la possibilità di prenotare correttamente il proprio posto — pagando, oltre tutto — per assistere ad uno spettacolo mi sembra il minimo. Soprattutto, però, vorrei si capisse cosa c'è dietro a questo comportamento assolutamente inspiegabile. Non voglio qui riferire quali sono stati i commenti dei vari stranieri venuti apposta per cercare di ottenere un biglietto.

È una situazione intollerabile. Credo che il ministro Veltroni dovrebbe rispondere per un episodio del genere. È molto grave, perché l'arte è al servizio di tutti, specialmente quando viene pagata con i soldi del contribuente.

Il minimo che si possa pretendere è sapere come sia potuto accadere che i biglietti fossero tutti venduti prima ancora di essere messi in vendita. Sull'argomento preannuncio la presentazione di un'interrogazione parlamentare. Ma mi piacerebbe riuscire ad avere una risposta senza dover ricorrere allo strumento dell'interrogazione, che sappiamo purtroppo essere lento o molte volte inutile.

PRESIDENTE. D'altro canto, onorevole Fei, lo strumento previsto dal regolamento per ottenere la risposta che lei desidera è proprio l'interrogazione.

NICANDRO MARINACCI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NICANDRO MARINACCI. Signor Presidente, desidero sollecitare la risposta ad una mia interpellanza presentata nel lontano dicembre 1997, la n. 2-00820, riguardante le politiche agricole.

Contestualmente voglio porre in evidenza un'altra ed incresciosa circostanza: stancamente si trascina dal 21 settembre 1998 l'inserimento nell'ordine del giorno dell'Assemblea della discussione delle mozioni in materia di interventi di politica agricola. Si tratta di un settore nei confronti del quale — dobbiamo riconoscerlo — questo Governo ha dimostrato fino ad oggi una grande trascuratezza ed insensibilità.

Si tratta di mozioni, peraltro, che non comportano alcun aggravio di spesa, ma la loro discussione è stata sollecitata in questi giorni anche dai vari sindacati di categoria. Eppure essa è prevista su queste pagine di carta riciclata dal lontano 20 settembre 1998! Fino ad oggi non vi è stata la benché minima volontà di assumere impegni verso gli agricoltori, che a

volte venivano accusati di essere categoria assistita. Oggi, invece, sono dimenticati: di loro ci si ricorda solo per tassarli con l'IRAP e con le quote contributive.

Queste mozioni sono state, del resto, presentate da deputati di ogni parte politica e miravano semplicemente ad impegnare il Governo a realizzare una politica sana e corretta in favore di persone che fanno sentire la propria voce sempre più umilmente e che cominciano a non farcela più.

Le mozioni, come dicevo, sono state presentate dal nostro gruppo, dal gruppo dei democratici di sinistra e da quello di alleanza nazionale. Parlo di quelle che giacciono dal 20 novembre 1996 in chissà quale meandro del Ministero delle politiche agricole e parlo di quelle che da quindici giorni vengono inserite nell'ordine del giorno ma mai esaminate. Vi prego, risparmiatemi almeno l'inchiostro!

MARIO TASSONE. Signor Presidente, non è presente alcun rappresentante del Governo: non so a chi parli il collega Marinacci!

PRESIDENTE. Onorevole Marinacci, in questa sede lei poteva soltanto fare un sollecito e lo ha fatto. Non può ora aprire un dibattito, tra l'altro su una questione che riguarda i lavori dell'Assemblea, che questa gestisce autonomamente. La prego pertanto di concludere la sua esposizione.

NICANDRO MARINACCI. Sì, Presidente, concludo con una protesta vibrata ma civile.

Noi ci chiamiamo onorevoli, deputati, parlamentari, ma alcune volte siamo solo deputati e parlamentari! Ci sono milioni di agricoltori che aspettano che il Governo si impegni, senza aggravii di spesa e senza ulteriori stanziamenti economici, in materia di interventi di politica agricola. Invece sono venti giorni che il Governo si rifiuta di parlare di agricoltura e si dimentica degli agricoltori, ricordandosi solo quando deve tassare!

Quindi prego lei, signor Presidente, visto che non c'è alcun rappresentante del

Governo qui presente, a prendere atto di questa situazione, a togliere (ognuno si assumerà le proprie responsabilità) dall'ordine del giorno queste mozioni, che democraticamente, per ciò che riguarda la minoranza, ci devono essere «date» oppure a farle discutere, al fine di approvarle o respingerle. La ringrazio.

PRESIDENTE. Onorevole Marinacci, le debbo fare presente che lo svolgimento dell'ordine del giorno è prerogativa dell'Assemblea e le relative decisioni sono della stessa Assemblea.

NICANDRO MARINACCI. Sono venti giorni, Presidente!

PRESIDENTE. Ma allora lei deve indirizzare l'oggetto della sua protesta alla Presidenza.

Sospendo la seduta fino alle ore 18.

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

Esposizione economico-finanziaria ed esposizione relativa al bilancio di previsione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Esposizione economico-finanziaria ed esposizione relativa al bilancio di previsione.

Ricordo che questa esposizione costituisce un adempimento preliminare all'esame parlamentare della manovra al bilancio, previsto dalla legislazione vigente.

L'esposizione ha luogo presso la Camera a cui sono trasmessi per la prima lettura i disegni di legge concernenti la manovra economica.

Ricordo inoltre che, per prassi costante ed ininterrotta, dopo l'intervento dei ministri competenti non si dà luogo a dibattito. I deputati potranno, infatti, esprimere compiutamente le loro valutazioni sulla manovra economica nelle varie

sedi parlamentari, secondo i tempi e le modalità che regolano la sessione di bilancio.

Ha pertanto facoltà di parlare, per l'esposizione economico-finanziaria, il ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.

CARLO AZEGLIO CIAMPI, *Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica*. Signor Presidente, onorevoli deputati, i documenti di politica economica e di bilancio per il 1999-2001 raccolgono i frutti di una condotta dell'economia che ci ha fatto raggiungere obiettivi di grande rilievo e che dischiude orizzonti prima preclusi di crescita e di lavoro.

A una sfida coronata dal successo — il recupero della stabilità monetaria, il riequilibrio dei conti pubblici, la riconquista della credibilità internazionale, la partecipazione alla creazione della moneta unica europea — segue ora una sfida, ancor più ambiziosa, ancor più vitale, ancor più difficile: tradurre pienamente in atto le potenzialità di sviluppo che il paese possiede, far divenire effettivo per ogni cittadino l'esercizio del diritto al lavoro, ampliare la partecipazione dei più deboli alle condizioni socio-economiche generali, dare loro le opportunità per poter governare responsabilmente la propria vita, costruire il nuovo pensando al benessere delle generazioni future.

La preparazione e la discussione dei documenti che il Governo sottopone al vostro esame hanno luogo in un contesto internazionale che vede il susseguirsi di crisi economiche, sociali e politiche in vaste aree geografiche, l'insorgere di rischi, di insidie gravi per l'intera comunità mondiale, strettamente legata da interrelazioni sempre più immediate.

Dobbiamo prestare tutti la massima attenzione all'allarme lanciato ieri dal Fondo monetario internazionale: gravi pericoli incombono sull'economia mondiale. Sta alla responsabilità dei Governi e delle banche centrali del mondo industriale operare in modo da ridurre l'impatto di quelle crisi sull'economia reale.

L'Europa della moneta unica si sta già dimostrando scudo per i paesi che vi partecipano, argine solido; deve divenire elemento di forza dell'economia mondiale nel fronteggiare e superare gli effetti che quelle crisi producono, nel sostenere l'azione stessa di riequilibrio nei paesi dove quelle crisi si sono generate.

Tutto questo ci impone, ancor più che in passato, la capacità di saper coniugare l'altezza dei proponenti con la concretezza dell'azione, per «contare» e non solo per «stare» in Europa.

Le due sfide, quella dell'euro ed ora quella della crescita e dell'occupazione, costituiscono un *continuum* nella politica economica impostata nel Governo sin dal suo insediamento; nel porle e nell'affrontarle si esprime il suo modo di essere. Differiscono fortemente nell'enfasi sulle finalità e quindi negli stessi strumenti e nei modi di utilizzarli. Qui sta il nuovo. Ma non potremmo oggi porci obiettivi ambiziosi di crescita e di occupazione, di riduzione delle condizioni di disagio sociale pur presenti tra di noi e, al tempo stesso, di partecipazione attiva in Europa e nel mondo, se non fossimo stati capaci di risanare la nostra economia, di entrare in Europa, di liberarci dalla camicia di forza di una finanza pubblica che assorbita larga parte del risparmio privato, utilizzandolo per fini non produttivi e spiazzando l'attività imprenditoriale.

Resta, non dimentichiamolo, l'eredità del passato, il peso di un ingente debito, anche se ridotto dal venir meno del «rischio Italia», della penalizzazione sui tassi d'interesse.

Proprio in relazione a questa gravosa realtà, pensiamo a quanto diversi sarebbero il contenuto e la prospettiva di questi documenti, se predisposti non nell'attesa — che è certezza — della convergenza, nel volgere di poche settimane, anche dei nostri tassi d'interesse a breve verso il livello europeo, ma in presenza del rialzo dell'intera curva degli stessi tassi, come accade ai paesi che non partecipano all'euro. Basti riandare con la mente al 1995, agli effetti della crisi messicana sui

nostri mercati finanziari e valutari per capire quanto sia stato prezioso l'ingresso nella moneta unica.

E allora, impostiamo con decisione la via della crescita, perseguiamola con determinazione, ma non dimentichiamo le condizioni e i vincoli del nostro cammino: ce lo impone il rispetto degli impegni presi con gli altri paesi euro, ce lo impone ancor più la consapevolezza che se uscissimo da quei paletti mancheremmo il raggiungimento degli stessi obiettivi di crescita e occupazione.

Il paese è avviato su una strada ben tracciata, fa parte di un convoglio sicuro. Non ci sono scorciatoie. Porterebbero al precipizio e pagherebbero soprattutto i più deboli.

D'altra parte il Governo non ha atteso di aver passato il Rubicone dell'euro per preoccuparsi dei problemi della crescita. La riforma fiscale, la riforma dell'amministrazione pubblica, la semplificazione e la delegificazione, la riforma del commercio e degli ordini professionali, le privatizzazioni sono tutti elementi di un disegno coerente, di una politica economica di una società che vuole avanzare, che sa di avere bisogno di crescere per risolvere il problema drammatico della disoccupazione.

L'Italia conosce dall'inizio degli anni novanta un ciclo economico meno positivo di quello delle altre grandi economie industriali. Ne sono note le cause: all'inizio del decennio le gravi tensioni provocate dai forti squilibri accumulati, interni ed esterni. Poi gli inevitabili effetti dello sforzo di risanamento. Con il 1997 il risanamento si è sostanzialmente concluso, anche se sappiamo di doverlo consolidare.

Già nella seconda parte del 1997, l'economia ha dato segni chiari di ripresa. Contavamo su un loro rafforzamento nel 1998, su una velocità crescente; ciò non è avvenuto. Al netto della componente stagionale, a un primo trimestre piatto ha fatto seguito nel secondo un moderato miglioramento. Contiamo che la ripresa si rafforzi nel prosieguo dell'anno, ma realisticamente non pensiamo — e ci augu-

riamo di essere smentiti — che l'accelerazione possa essere tale da realizzare nell'anno una crescita superiore all'1,8 per cento.

Ad ogni modo, il ritmo previsto ci consentirebbe di rientrare nel 1999 con un effetto di trascinamento dell'1,3 per cento e di mirare ad una crescita del 2,5 per cento nel nuovo anno e a un ritmo di espansione medio intorno al 3 per cento annuo nel biennio 2000-2001.

In termini nominali, cioè a prezzi correnti, l'aumento del prodotto interno lordo nel 1998 si aggirerà sul 4 e mezzo per cento per effetto di un deflatore del prodotto interno lordo che si prevede maggiore del previsto a causa del diverso andamento fra i deflatori della domanda — consumi ed investimenti — in aumento, e quello delle importazioni, in diminuzione.

Notizie migliori provengono per il lavoro dall'ultima rilevazione trimestrale dell'ISTAT al luglio scorso. I dati destagionalizzati mostrano, rispetto al primo trimestre, un aumento dell'occupazione di circa 80 mila unità, concentrato nel Mezzogiorno e che ha interessato soprattutto la componente giovanile e femminile.

Hanno influito sul non favorevole andamento della congiuntura fattori di doppia origine. Le preoccupanti crisi internazionali diffondono incertezze, oltre agli effetti quantitativi di minore domanda mondiale e di più aggressiva competitività delle economie le cui monete si sono svalutate. Ma anche all'interno ha influito negativamente sulle aspettative un senso di sfilacciamento che, annebbiando l'orizzonte politico e sociale, ha generato insicurezza negli operatori, imprese e famiglie. Da qui un cauto comportamento di consumo da parte delle famiglie, già nel fondo riflessivo e più in linea, a stabilità raggiunta, con l'effettiva ricchezza del paese.

Anche l'accumulazione di capitali si sta muovendo più lentamente del previsto, rivelando una debole inclinazione degli operatori ad allungare l'orizzonte temporale delle proprie scelte, nonostante il venir meno, già dal 1997, proprio per

effetto del risanamento dell'economia privata e pubblica, di molti degli ostacoli che costituivano freno alle iniziative di investimento.

In sintesi l'economia italiana è caratterizzata dalla compresenza di due equilibri che tende a perpetuarsi: un equilibrio di quasi piena occupazione al nord, un equilibrio di sottoccupazione al sud, entrambi segnati, con ampiezza e intensità diverse, da aree di disagio sociale.

Occorre un'azione di politica economica orientata alla salvaguardia dell'equilibrio al nord, a innalzare il livello di funzionamento dell'economia al sud, a combattervi le cause del sottosviluppo. Le forze di mercato, malgrado le punte di eccellenza che pure sono presenti anche nel meridione, non riescono spontaneamente a rompere questa condizione che tiene prigioniera l'economia e la società del nostro paese.

Si rende allora necessario un intervento forte. Il Governo ve lo propone con due iniziative, distinte ma fra di loro congiunte: la nuova programmazione e il patto sociale. In questa prospettiva, vediamo prima i contenuti essenziali dei documenti a voi proposti.

I provvedimenti di finanza pubblica per il 1999-2001, deliberati dal Governo e tradotti nei testi normativi presentati alla vostra attenzione, da un lato raccolgono i frutti delle politiche economiche, ed in particolare di quelle di bilancio, adottate in precedenza; dall'altro, sono responsabilmente vincolati al mantenimento degli obiettivi che il Governo è dato sin dal suo formarsi. In sintesi: sviluppo nella stabilità e nell'equità. Tale insieme di proposte è l'attuazione del documento di programmazione economica e finanziaria 1999-2001; riflette gli impegni assunti dal Governo italiano in sede europea e approvati dal Parlamento nel maggio scorso.

Richiamiamo le linee della manovra di finanza pubblica in esso definite: in primo luogo, la stabilizzazione del rapporto fra avanzo primario e prodotto interno lordo sul valore del 5,5 per cento del PIL stesso; in secondo luogo, la riduzione del rapporto fra indebitamento netto e prodotto

interno lordo dal 2,6 per cento nel 1998 all' 1 per cento nel 2001; In terzo luogo, la riduzione graduale e strutturale del rapporto tra debito pubblico e prodotto interno dal 121,6 per cento del 1997 al 110,9 per cento a fine 2000 e al 107 per cento al termine del triennio; riduzione che si avvantaggerà anche dei proventi delle privatizzazioni.

Questi tre obiettivi vengono perseguiti attraverso un percorso che porta gli interventi relativi a maggiori entrate (sostanzialmente riconducibili alla riscossione accelerata di crediti INPS) a un valore prossimo a 5.100 miliardi annui. Gli interventi diretti a ridurre le spese sono cifrati in circa 9.600 miliardi. Complessivamente, risultano correzioni pari a circa 14.700 miliardi, rispetto ai 13.500 inizialmente previsti.

A fronte di questi maggiori interventi, vengono introdotte misure di rafforzamento delle politiche sociali pari appunto a 1.200 miliardi, che salgono a 1.600 miliardi se si considera che le nuove esenzioni dai ticket sanitari sono finanziate con contenimenti della spesa sanitaria.

Il valore complessivo degli interventi consente il finanziamento delle maggiori spese destinate allo sviluppo, nella misura di 5.550 miliardi nel 1999, come previsto dal documento di programmazione economico-finanziaria.

A queste misure si aggiunge l'insieme degli sgravi contributivi che saranno integralmente coperti con il gettito della *carbon tax*.

Entro il sentiero delineato, il Governo sta operando e intende operare attraverso la graduale riduzione della pressione fiscale, la riqualificazione della spesa pubblica, il miglior controllo e la responsabilizzazione della finanza locale.

Circa l'andamento della finanza pubblica nell'anno in corso, il raggiungimento degli obiettivi che si sta realizzando, come indicano i dati relativi al fabbisogno dello Stato nei primi nove mesi dell'anno oggi resi noti (in sostanza, è un disavanzo nel mese di settembre di 19 mila miliardi, a fronte dei 20 mila miliardi dello scorso

anno; cosicché la differenza tra i primi nove mesi nei due anni, che era di 8 mila miliardi nei primi otto mesi, scende a 7 mila miliardi nei nove mesi), conferma che gli interventi correttivi e i criteri innovativi adottati con le ultime due leggi finanziarie e i relativi provvedimenti di accompagnamento avevano carattere duraturo. Cade la critica di chi voleva vedere negli eccezionali risultati del 1997 l'effetto di una provvisoria, superficiale correzione dei conti pubblici, di cui avremmo dovuto pagare le conseguenze nell'anno in corso.

La strategia di controllo dei flussi è stata estesa anche ai conti degli enti decentrati attraverso il monitoraggio sia dei trasferimenti dello Stato a questi enti, sia dell'utilizzo delle giacenze di tesoreria.

La definizione di un patto di stabilità con i responsabili delle autonomie locali renderà più razionale e solida questa nuova impostazione nella gestione dei conti dell'intera pubblica amministrazione.

Un risultato altrettanto importante è stato perseguito in materia di entrate con la riforma fiscale, che ha consentito un significativo successo nella lotta all'evasione e all'erosione fiscale e l'ampliamento delle basi imponibili. Si sta così accrescendo, e non di poco, il grado di equità del nostro sistema fiscale: chi non pagava o pagava troppo poco ha cominciato a pagare o a pagare di più, chi pagava troppo ha cominciato a pagare di meno.

Nel corso dell'anno hanno iniziato a manifestarsi gli effetti delle azioni di recupero delle basi imponibili avviate dal Governo sin dall'inizio del mandato. Ricordo, tra gli interventi direttamente o indirettamente finalizzati a questo obiettivo, la nuova strategia di accertamento, anche con l'ausilio dell'adesione, la semplificazione e unificazione della dichiarazione dei versamenti, le misure sulle società di comodo e sulla deducibilità delle spese non inerenti all'attività d'impresa sugli obblighi per i sostituti d'imposta. Tutto ciò ha consentito un recupero di entrate che, al netto del minor gettito attribuibile all'introduzione dell'IRAP e dei maggiori rimborsi di crediti di im-

posta, ha compensato gli effetti riduttivi sulle entrate della minore espansione economica in termini reali.

Dal lato della spesa, la riqualificazione della spesa stessa e delle procedure assecondano l'accelerazione degli investimenti pubblici. Progressi significativi in questo campo emergono già dalle risultanze del primo semestre dell'anno.

Lotta alla disoccupazione e rilancio del Mezzogiorno in larga parte coincidono. È nel Mezzogiorno che si concentra quel drammatico spreco di risorse umane che risponde ai nomi di disoccupazione, inoccupazione, occupazione sommersa, disagio sociale.

Si osserva spesso che non esiste « uno » ma « tanti » Mezzogiorno. Certo, ci sono aree, province del Mezzogiorno che hanno ridotto il divario di reddito *pro capite* rispetto al centro-nord, e che non hanno perso terreno negli anni più recenti. Ma ciò serve a sottolineare che vi sono altre province in cui i progressi sono stati anche negli anni recenti inferiori a quelli del centro-nord.

Non è questo, tuttavia, il solo motivo della centralità del Mezzogiorno nella questione « sviluppo ». Il Mezzogiorno è l'area del paese dove più limitato è lo sfruttamento delle risorse e delle opportunità; dove maggiore è la distanza tra scenari positivi e negativi. È dunque il Mezzogiorno l'area dove più alto può essere il rendimento, per l'intero paese, di una strategia di sviluppo.

La ragione di questa affermazione sta nel bivio di fronte al quale il Mezzogiorno oggi si trova: fra il concreto rischio di un ulteriore arretramento relativo rispetto al resto del paese e dell'Europa e la credibile occasione di un salto di sviluppo.

Il bivio è creato dall'operare di due fattori. Da una parte sta il restringersi del flusso cospicuo di trasferimenti pubblici che in passato, attraverso il ripiano di perdite delle imprese pubbliche, la compensazione dei redditi minori e il finanziamento di spese, hanno sostenuto i consumi del Mezzogiorno. Dall'altra sta l'unificazione monetaria in corso in Europa che elimina lo strumento, e il rischio,

del cambio fra i paesi partecipanti, incentiva la mobilità dei capitali, accelera la creazione di un vero mercato unico europeo.

Dal primo fattore viene un impulso negativo alla domanda; ma viene anche l'incentivo a riallocare forze, «intelligenze» per anni assorbite nell'attività di mediazione dei trasferimenti pubblici; vengono meno distorsioni profonde nell'allocazione delle risorse. Dal secondo fattore viene, in primo luogo, una spinta ai capitali e al lavoro specializzato, più liberi, a muoversi verso le aree più sviluppate d'Europa, dove maggiore è il loro rendimento; ma viene anche l'incentivo a lanciare «profezie credibili», a proporre progetti capaci di portare nel Mezzogiorno capitali e lavoro specializzato per sfruttarne, con profitto di tutti, le peculiari risorse, le condizioni stesse del ritardo.

Se le forze migliori del Mezzogiorno preferiranno le occasioni più facili che altre aree, in una visione statica, possono offrire, la situazione economica e sociale del Mezzogiorno si aggraverà. Se, invece, quelle stesse forze coglieranno la possibilità che le scelte imprenditoriali *in loco* trovino domani un premio, un ritorno anche assai superiore — per le più basse condizioni di partenza, per le risorse locali inutilizzate — a quello offerto da investimenti altrove, allora potrà essere imboccata la strada di uno sviluppo accelerato, della produttività e dell'occupazione.

Queste, e non solo il desiderio ed il dovere di compensare una situazione di arretratezza, di perequare i redditi, sono le considerazioni che portano a porre il Mezzogiorno al centro della strategia del Governo per lo sviluppo e per l'occupazione.

Perché questo si realizzi è necessario un grande sforzo di investimento. Esso presuppone una capacità del paese di proiettarsi nel futuro, di farsi carico del benessere delle generazioni future; postula condizioni di fiducia e di stabilità politica, sociale ed economica.

Non si tratta di ripercorrere una logica meccanica che vede l'accumulazione di

capitale come automatica sorgente di crescita. Si tratta piuttosto, per tutte le forze produttive, di saper costruire, dare corpo a progetti, iniziative ad alto rendimento, capaci di offrire soluzioni a problemi che tutti riconosciamo essenziali per l'intero paese.

Di questo sforzo di investimento i comportamenti privati debbono divenire componente essenziale, alla quale occorre offrire occasione di partecipazione attiva, sia come impiego di risorse, sia come apporto di imprenditorialità.

All'operatore pubblico compete, direttamente, il rilancio quantitativo e qualitativo degli investimenti che esso realizza. Gli compete anche di creare le condizioni in cui ai soggetti privati siano facilitati comportamenti virtuosi.

È in atto un salto di qualità nella politica di sviluppo. L'abbiamo definita «nuova programmazione». Essa intende valorizzare le nuove positive tendenze della società meridionale; trae lezione dall'esperienza del passato.

Tre sono le tendenze ben visibili nella società e nell'economia del Mezzogiorno: nell'amministrazione pubblica locale, nella «società civile», nell'imprenditoria.

L'amministrazione pubblica è stata influenzata in modo positivo dalle modifiche istituzionali introdotte con l'elezione diretta dei responsabili degli enti locali; potrà esserlo ulteriormente con l'assunzione da parte delle regioni di crescenti responsabilità di spesa e di governo, e con un coordinamento fra i vari livelli.

La società civile rivela una tendenza crescente alla mobilitazione di fasce della popolazione, in associazioni di diversa natura, per il conseguimento di fini comuni.

L'imprenditoria appare, a scorrere le statistiche sulla natalità-mortalità delle imprese e a constatare l'adesione a nuove forme di intervento programmato sul territorio, maggiormente dinamica e aperta al rinnovamento.

Dalle esperienze del passato la «nuova programmazione» ha appreso che la conoscenza dei bisogni e delle opportunità, la cui chiara identificazione va posta al

centro di ogni scelta di investimento pubblico, non è patrimonio di alcun centro di governo, ma è diffusa fra i suoi diversi livelli, fra le parti sociali, fra le varie forme di associazione della società. Ha appreso che solo il confronto fra queste diverse parti può consentire a questa conoscenza di venire alla superficie; ha appreso ancora che solo una chiara attribuzione di responsabilità di spesa e un robusto sistema di monitoraggio dei risultati creano condizioni sufficienti a garantire la scelta, la qualità e l'attuazione degli interventi.

La strada della « nuova programmazione » è fondata sull'attuazione di un metodo di selezione delle priorità che si articola nel confronto fra idee-programma diverse, nella valutazione *ex ante* della fattibilità di queste idee, nella verifica *in itinere* della loro attuazione, nella garanzia ai cittadini di poterne verificare gli effetti.

Si tratta di un metodo che: primo, rifugge da ogni centralismo, affidando al centro un ruolo di promozione e di diffusione di metodi, di prassi migliori e di idee forti; secondo, si caratterizza per un grado elevato di sussidiarietà nel processo di selezione degli interventi, che rafforzi, fin dove è efficiente, la responsabilità dei livelli decentrati di governo e che ricerca, quando possibile, il vaglio del mercato; terzo, ambisce a creare una rete di conoscenze e di rapporti tra istituzioni, imprese e società civile, a rendere più coese le azioni intraprese da Stato, regioni ed enti locali; quarto, si avvale della nuova propensione, alla presenza attiva di stimolo e di controllo, da parte di cittadini organizzati, fornendo loro informazione ampia sugli obiettivi e sui risultati; quinto, premia, secondo meccanismi concorrenziali, le eccellenze imprenditoriali, favorendo il processo di emersione di nuove forze; sesto, mira a togliere agli stanziamenti di bilancio la natura di mere « prenotazioni » finanziarie, restituendo loro la funzione di previsioni di spesa a fronte di progetti già studiati e predisposti.

Due sono le linee portanti dell'azione che, attuando questo metodo, il Governo va dispiegando. La prima riguarda la realizzazione e l'accelerazione di infrastrutture materiali e immateriali di elevata qualità. Non si tratta di « colmare il ritardo con il centro-nord », come se per ogni tipologia di infrastruttura esistesse l'obiettivo di un *quantum pro capite*, indipendente dalle condizioni geografiche e dalle vocazioni economiche e sociali dei diversi territori. Si tratta, piuttosto, di realizzare quelle opere, quelle reti, la cui assenza o carenza qualitativa sono di ostacolo alla vita civile e alla realizzazione degli obiettivi di sviluppo; di investire nella conservazione e nella valorizzazione del patrimonio culturale e naturale; di investire nella costruzione di quel capitale sociale indispensabile allo sviluppo, cioè la sicurezza del territorio, una più intensa attività di formazione, una amministrazione efficace della giustizia, dell'istruzione, della sanità, relazioni di fiducia all'interno delle comunità locali, fra imprenditori, fra capitale e lavoro, fra attori privati e pubblici, fra amministrazioni pubbliche diverse.

La seconda linea portante è legata alla centralità che i sistemi locali di impresa dimostrano di poter avere, devono avere, nello sviluppo del Mezzogiorno.

Gran parte della forza economica del nostro paese, della sua tenuta anche in contingenze economiche gravi, della capacità di creare nuove opportunità di lavoro, derivano dalla diffusione e dalla vivacità innovativa dei sistemi locali di impresa. Piccole e medie aziende, unite da solidi legami, anche sociali, al territorio, sono sorte e si sono affermate, trasformando la realtà economia di intere regioni. In altri casi, medie e grandi imprese hanno costituito punte di eccellenza alle quali si sono collegati nugoli di imprese minori con marcati tratti di autonomia.

È il modello di sviluppo, peculiare del nostro paese, che ha interessato la penisola dal nord, al centro, al sud, fino a costituire in Abruzzo, Molise, Puglia e Basilicata, ma anche in Campania, aree a forte specializzazione produttiva e vivacità

imprenditoriale. È il modello che oggi in tutta Europa viene portato ad esempio, per i suoi effetti benefici sull'occupazione, per la sua capacità di adattarsi con prontezza alle mutevoli condizioni dei mercati.

È questa la strada da percorrere: puntando sul rafforzamento reciproco di piccole imprese e delle amministrazioni locali, sull'emersione di « distretti sommersi » e sulla formazione di nuovi, su investimenti diretti dall'esterno dell'area, di singole grandi imprese e di sistemi di piccole e medie imprese.

In questa direzione devono essere impiegati sia gli incentivi al capitale e al lavoro, volti a compensare gli svantaggi locali, sia gli strumenti della programmazione negoziata volti direttamente a promuovere nuove iniziative.

Per quanto riguarda l'attuazione della prima linea, cioè gli investimenti in infrastrutture di rete e nel patrimonio naturale e culturale, cinque sono i grandi assi di intervento che esperienze recenti e una diffusa domanda sociale propongono al centro delle decisioni di spesa di cui amministrazioni centrali, regionali e locali devono darsi carico.

Primo, la valorizzazione delle risorse naturali e ambientali, dove segni di novità rispetto al passato si vanno già manifestando nell'attuazione dei programmi di spesa comunitari per la riduzione dei rischi idrogeologici e sismici e per le risorse idriche. Secondo, la valorizzazione delle risorse umane, culturali e storiche, dove molteplici, piccole esperienze di successo nel restauro e nella fruibilità di risorse culturali importanti indicano una nuova strada all'azione pubblica. Terzo, il miglioramento della qualità delle città, delle istituzioni locali e della vita associata, dove importanti e innovativi investimenti sono già in corso di disegno nei campi della sicurezza, della riqualificazione urbana, della formazione dei funzionari delle amministrazioni pubbliche. Quarto, lo sviluppo di sistemi produttivi locali, che richiede un'accelerazione decisa negli investimenti nella rete di trasporti, logistica ed elettrica, le cui carenze

frenano l'insediamento di nuove imprese, gravano sui costi di quelle già operanti, ostacolandone la crescita. Quinto, il collegamento fisico e immateriale con altre aree, nel quale agli investimenti importanti, realizzati o in atto, in opere come Gioia Tauro, dovranno seguire interventi nella rete ferroviaria, portuale e aerea e investimenti nella rete telematica e nei servizi necessari ad assicurare l'accesso effettivo del Mezzogiorno, di imprese e famiglie, alle informazioni che transitano sulla rete.

Al conseguimento di risultati in queste direzioni il Governo si è volto con molteplici iniziative descritte nella *Relazione previsionale e programmatica*, alla quale faccio rinvio.

In particolare, il Governo: ha avviato con la delibera CIPE del 9 luglio scorso, sui completamenti delle opere iniziate e sugli studi di fattibilità, l'attuazione delle intese istituzionali Stato-regioni; sta promuovendo, con misure di supporto tecnico alle amministrazioni locali e con l'avvio di un progetto di finanziamento per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, il concorso di capitali privati al finanziamento delle infrastrutture, sia per ampliare le disponibilità finanziarie sia per utilizzare sempre più il mercato come strumento di selezione delle opere; ha accelerato la programmazione dei fondi strutturali comunitari 2000-2006 avviando la redazione di un documento a più voci denominato « Schede di programma », che verrà dibattuto in un seminario nazionale a fine novembre; si è impegnato a riferire al Parlamento due volte l'anno sui programmi pluriennali per gli investimenti e sulla loro attuazione.

La seconda linea portante dell'azione di Governo, volta a stimolare e ad assecondare il sorgere di imprese, muove lungo due direttrici: la promozione di iniziative, la compensazione degli svantaggi *in loco*.

Il rafforzamento degli strumenti della programmazione negoziata (patti territoriali, contratti d'area, contratti di programma) è volto a incentivare l'emersione dal basso di sistemi di imprese o l'inve-

stimento diretto dall'esterno e la realizzazione di accordi, a livello locale, fra soggetti privati e pubblici, così da creare nel sito di localizzazione convenienze anche per soggetti terzi e da generare meccanismi virtuosi di sviluppo.

Dopo avere sbloccato l'attivazione della prima generazione di patti territoriali, il Governo sta operando per dare, secondo gli impegni presi, alcuni a scadenza imminente, certezze di tempi e di finanziamento ai nuovi patti e innalzarne la qualità. È impegnato nella sperimentazione dello strumento del contratto di programma anche per investimenti coordinati in aree del Mezzogiorno da parte di imprese organizzate in distretto. La realtà dei contratti d'area sta prendendo consistenza in importanti iniziative, quale quella in corso di realizzazione a Manfredonia.

Al tempo stesso, per colmare lo svantaggio che oggi esiste a sfavore di iniziative imprenditoriali nel Mezzogiorno è necessario mantenere, rafforzare e riqualificare gli incentivi di compensazione. Il Governo, in questa direzione, ha già investito ingenti risorse. Particolarmente significativo, per l'impegno finanziario e per l'efficienza dell'intervento, è lo strumento introdotto dalla legge n. 488. Con i circa 13 mila miliardi di lire di cui ha finora disposto, quasi per il 90 per cento rivolti al Mezzogiorno, lo strumento ha consentito di cofinanziare investimenti con un forte impatto occupazionale. Nuove risorse verranno messe a disposizione per consentire di soddisfare una quota crescente delle domande valide ricevute.

In almeno altre tre direzioni si muove l'azione intrapresa dal Governo con la legge finanziaria: mantenere un divario di costo del lavoro a favore del Mezzogiorno che compensi quello sfavorevole di produttività, attraverso un provvedimento che raccolga il consenso comunitario (a questo riguardo, ho motivo di ritenere che quel consenso si manifesterà in favore della proroga e della rimodulazione del regime vigente); rafforzare ed estendere nel tempo gli sgravi contributivi per nuove assunzioni nel Mezzogiorno; avviare un

riordino del sistema di incentivi al capitale e al lavoro volto alla semplificazione e ad accrescere la conoscenza e l'accesso da parte delle imprese alle opportunità loro aperte.

Il pieno utilizzo degli strumenti di intervento offerti dal Governo, la maturazione di idee-programma per lo sviluppo coordinato, dal basso, del territorio, potranno trarre grande giovamento dal varo dell'agenzia Sviluppo Italia, nella forma di una società e degli enti di promozione e sviluppo esistenti, secondo un piano unitario.

Tra tali enti sono emerse sovrapposizioni in termini di settori di attività e di modalità di intervento. Di qui la possibilità di conseguire recuperi di efficienza nella loro gestione aziendale e di efficacia nelle azioni di politica pubblica e nell'utilizzo delle risorse disponibili, attraverso un'opera di razionalizzazione e coordinamento delle attività svolte.

Controllate dalla capogruppo, saranno costituite due unità operative dalle missioni specifiche e complementari. Una (Progetto Italia) si occuperà di fornire sostegno alle autorità locali nelle attività di promozione e attrazione degli investimenti, nello sviluppo della domanda di innovazione e nella promozione di nuova imprenditorialità; l'altra (Investire Italia) si occuperà di attività di *merchant banking* e di finanza per lo sviluppo produttivo locale.

La nuova agenzia dovrà rispondere unitariamente al Governo e verificare il rispetto da parte delle unità operative dell'indirizzo strategico e dei criteri per l'allocazione delle risorse determinati annualmente dal CIPE.

Di grande importanza è, infine, l'azione volta ad aprire al sistema imprenditoriale del Mezzogiorno l'opportunità di accesso a un sistema finanziario più forte e articolato, nei soggetti e nelle modalità di finanziamento.

Il risparmio non manca. È elevato nello stesso Mezzogiorno, ed è alla ricerca, già ora e nei prossimi anni ancor più, di impieghi alternativi ai titoli di Stato. Elevata è anche l'offerta potenziale di

risparmio che viene da altre aree, rafforzata proprio dalla stabilità conquistata con l'unificazione monetaria europea.

La situazione attuale è insoddisfacente. L'accesso al credito, in particolare da parte delle piccole e medie imprese, è ostacolato da un livello dei tassi attivi significativamente superiore — oggi circa due punti percentuali — a quello esistente nel resto del paese.

Nel recente passato sono stati effettuati interventi, alcuni molto costosi per la collettività, volti alla stabilità e al recupero di efficienza di banche meridionali. Sta ora ai responsabili di quegli istituti fare di essi strumento efficace di promozione, di sostegno, di sviluppo dell'imprenditoria locale.

Onorevoli deputati, abbiamo dato conto di come il Governo intende muoversi per rendere più pronta ed efficace l'azione pubblica, per affrontare con nuovi strumenti i problemi dello sviluppo non soltanto del Mezzogiorno, ma dell'intera economia e della società italiana.

Non è una semplice enunciazione di buoni propositi. La creazione di una nuova rete di rapporti fra istituzioni, imprese e società civile è sostenuta e stimolata dal maggiore impulso che il Governo centrale le può ora dare. Superata la fase di unificazione e di riorganizzazione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, oggi disponiamo di strumenti e di professionalità appropriati al nuovo modo di vedere i problemi delle zone meno avvantaggiate del paese. Disponiamo anche di una buona coesione, da rafforzare ancora, fra le amministrazioni centrali, che sono in prima linea nell'attuazione dell'opera che abbiamo delineato, e fra queste e le amministrazioni regionali e locali.

Ma ciò non basta. Alla rete dei rapporti tra istituzioni, imprese e società civile, alla nuova programmazione, occorre aggiungere una più ampia e solida rete di rapporti con le forze sociali, imprese e sindacati.

Le due reti, ben distinte, sono complementari l'una all'altra, interagiscono per

concorrere a impostare un valido, efficiente modello di sviluppo equilibrato, territorialmente e socialmente.

Non è facile impostare un siffatto modello. È un problema che investe anche gli altri paesi dell'Europa dell'euro, afflitti tutti da tassi di disoccupazione elevati, consapevoli tutti dell'esigenza di dover trovare nuove vie per assicurare ai propri cittadini, insieme con il mantenimento della stabilità, condizioni di benessere diffuso, che è in primo luogo lavoro.

In questa ricerca, l'unirci, l'integrarci nell'Unione europea, costituisce elemento di forza, sia nel disegno delle vie da seguire sia nelle sinergie operative. Quanto più rapidamente progrediremo verso un governo europeo dell'economia, quanto più in quel governo sapremo affermare principi, criteri a un tempo di rigoroso ed efficiente utilizzo delle risorse e di coraggioso impegno verso obiettivi di innovazioni, in una prospettiva che abbracci l'intero continente, tanto prima l'Europa diverrà non solo baluardo di stabilità, ma anche protagonista di avanzamento economico e civile nella comunità mondiale.

Non è facile, ne abbiamo piena coscienza. È per questo, è per ridurre il campo delle incertezze che tendono a frenare gli operatori, che il Governo ha chiamato a un libero confronto imprese e sindacati. La conclusione di un patto sociale è pensata e proposta per accrescere lo sviluppo e l'occupazione, poggia su alcune condizioni e finalità ben precise: rafforzare la stabilità sociale ed economica del paese nel quadro della stabilità finanziaria; cogliere l'occasione della moneta unica per colmare il divario tra il nord ed il sud dell'Italia e quello tra l'Italia nel suo complesso e l'Unione europea; stimolare e orientare, in un clima di costruttiva collaborazione, comportamenti liberamente e responsabilmente assunti dalle parti sociali, per irrobustire, in atto e in prospettiva, la competitività del « sistema Italia »; assicurare, attraverso « tavoli regionali » di consultazione, la partecipazione delle parti sociali al dise-

gno dei programmi di investimento pubblico, segnatamente di quelli incentrati sui fondi strutturali comunitari.

Il nuovo patto si fonda sul principio di responsabilità.

Questa, combinandosi con la cultura della stabilità, che ha consentito al nostro paese di cogliere il successo della moneta unica, ambisce a fortificare quella sana passione civile, che è voglia di fare, di creare guardando al futuro, di porsi traguardi, realistici e avanzati, di impegnarsi con convinzione per attuarli.

La crescita del paese, l'aumento dell'occupazione, l'allargamento della base produttiva, l'avvicinamento ai più elevati livelli qualitativi e quantitativi presenti nell'Unione europea possono essere raggiunti solo se si è capaci di congiungere l'elevatezza dei proponenti con la determinazione, con la perseveranza dell'impegno quotidiano.

Va certo mantenuto, adeguandolo alla realtà dell'oggi, l'accordo del luglio del 1993, che consentì l'attuazione di una politica concertata tra le parti sociali avente come obiettivo non la redistribuzione dei redditi, affidata principalmente all'azione della finanza pubblica, ma l'abbattimento dell'inflazione e dei tassi di interesse.

Nulla vi fu di « dirigista » in quell'accordo. Al contrario, operò una libera assunzione di responsabilità da parte del Governo e delle parti sociali mosse dal convincimento che la stabilità dei prezzi è un bene collettivo da perseguire e tutelare.

Quel patto costituisce uno degli elementi più importanti di quella cultura della stabilità che ha consentito all'Italia di riconquistare credibilità e fiducia in Europa, nel mondo.

La stabilità economica e sociale del paese richiede che insieme con la stabilità finanziaria si tuteli e si persegua con determinazione collettiva, retta da una rinnovata etica della responsabilità, un altro ancor più prezioso bene comune: la piena occupazione della forza lavoro e delle risorse di capitale. La stabilità finanziaria è condizione per ridurre la disoccupazione. La crescita della occupa-

zione e dei capitali investiti dalle e nelle imprese, a sua volta, sostiene la stabilità finanziaria in un contesto non deflazionistico. È un circolo virtuoso che va tutelato: è una preziosa conquista.

A tal fine molto può fare l'azione di Governo, ma a condizione che essa sia assecondata da una politica degli investimenti delle imprese che allarghi il tessuto produttivo, facendo crescere le imprese esistenti, creando nuove imprese.

Il Governo può operare — e lo sta facendo — per conseguire il mantenimento del contesto macroeconomico favorevole ad ogni azione positiva della parti sociali; può accrescere, con la politica di liberalizzazione, la competitività dei settori dominati da vincoli burocratici e da condizioni di monopolio legale; può intervenire per concorrere a sviluppare la capacità produttiva delle zone più bisognose del paese con la politica degli investimenti in infrastrutture pubbliche; può adottare specifiche misure sul versante del costo del lavoro e del costo del capitale che sollecitino ad intraprendere; può perseguire obiettivi di equità sociale.

Il Governo non può, né vuole, imporre alcunché alle parti sociali, sindacati e imprese. Vuole soltanto sollecitare, di fronte a chiari obiettivi, una altrettanto chiara assunzione di responsabilità. Solo una libera scelta da parte di imprese e di sindacati di orientare i propri comportamenti nella direzione di far venir meno, da un lato, alcune rigidità sul mercato del lavoro e di rafforzare, dall'altro, un nuovo ciclo di investimenti che allarghi la base produttiva, puntando all'aumento delle vendite e quindi dei profitti globali più che di quelli unitari, può offrire il contenuto del nuovo patto sociale. Questo, va ripetuto, ha come obiettivo la crescita della occupazione e della competitività, nel contesto di una concorrenza internazionale acuita dalle forti svalutazioni delle monete di molti paesi.

Non si tratta di intervenire, a parità di valore aggiunto ed in una visione statica e di breve periodo dell'economia, sulle quote distributive tra salari, profitti e rendite, ma di adottare comportamenti

costruttivi e decisioni concertate volti a fare crescere e rafforzare, nella dimensione e nella qualità, la struttura produttiva del paese. La copertura dei necessari investimenti è assicurata alle imprese: dall'autofinanziamento con i profitti non distribuiti; da un indebitamento bancario a medio e lungo termine a costi storicamente bassi; dalla facilitata raccolta di capitale di rischio sul mercato dei capitali. È favorita dalla riforma fiscale e rafforzata dai nuovi provvedimenti oggi proposti che riducono il costo del capitale e i costi unitari del lavoro già ridotti con l'introduzione dell'IRAP e la riduzione dei contributi sanitari.

Il nuovo patto sociale non deve essere inteso in modo riduttivo, al pari di un semplice scambio tra risorse date. Esso è la premessa per accrescere le risorse disponibili, per sfruttare più ampiamente le potenzialità del paese; vuole essere strumento per entrare e per crescere stabilmente nel nuovo millennio.

Onorevoli deputati, in questo contesto di realtà economica e di proponimenti, nello spirito che anima questo mio intervento, ho l'onore di presentare a voi, a nome del Governo, i tradizionali strumenti legislativi di bilancio per il 1999.

È la prima volta, da anni, che viene sottoposta alla vostra approvazione una proposta di legge finanziaria con caratteristiche di « normalità ».

Non più una totale, necessariamente esasperata, concentrazione di impegno sulle quantità; ma, pur nel rispetto pieno dei limiti quantitativi, una attenzione nuova alla qualità degli interventi in relazione agli obiettivi di crescita, di occupazione, di equità.

Certo, è solo un inizio. Ma credo sia un sollievo per tutti, anche per coloro ai quali domani toccherà la responsabilità di governo, sapere che il paese è fuori dall'emergenza economica, è « uscito fuor del pelago a la riva ».

Con questi documenti il Governo propone un progetto di ampio respiro, lancia una nuova sfida a se stesso, a tutti gli italiani. Sfida ambiziosa, ancor più di

quella che ha portato l'Italia nella moneta unica, nell'euro. Al pari di quella può e deve avere successo.

Il paese ha bisogno di fiducia, di fiducia in sé, nella sua capacità di costruire il nuovo per imboccare con decisione la via dello sviluppo. Le condizioni di base esistono.

Per vincere anche questa sfida l'impegno del Governo è totale. Al Parlamento chiede quel sostegno senza il quale la sfida non può essere vinta. E perdente sarebbe l'Italia (*Vivi applausi dei deputati dei gruppi dei democratici di sinistra-l'Ulivo, dei popolari e democratici-l'Ulivo, di rinnovamento italiano e di deputati di rifondazione comunista-progressisti*).

PAOLO BECCHETTI. E vissero felici e contenti !

PRESIDENTE. La ringrazio, signor ministro.

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Venerdì 2 ottobre 1998, alle 9,30:

Discussione del disegno di legge:

S. 3299 — Delega al Governo per la razionalizzazione del Servizio sanitario nazionale e per l'adozione di un testo unico in materia di organizzazione e funzionamento del Servizio sanitario nazionale. Modifiche al decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502 (*Approvato dal Senato*) (4230-B).

— *Relatore:* Bolognesi.

La seduta termina alle 19.

TABELLA CITATA DAL SOTTOSEGRETARIO DI STATO PER I
TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE, GIUSEPPE SORIERO, IN SEDE
DI REPLICA SUL DISEGNO DI LEGGE N. 5128

MALPENSA 2000 INTERVENTI FERROVIARI

IN CORSO DI FINANZIAMENTO		
Variante di Novara e sistemazione del Nodo FS	95 Mld	ddl 3237 L. 95 mld
Studio di fattibilità stazione passante Malpensa e collegamento con Gallarate FS ...	5 Mld	ddl 3237 L. 5 mld
Raccordo Novara-Malpensa interscambio FS/FNM	15 Mld	ddl 3237 L. 15 mld
Collegamento diretto Milano C.le-Malpensa FS	90 Mld	ddl 3237 L. 90 mld
Sempione-valico Luino-Varese Colleg. con Malpensa FS	40 Mld	ddl 3237 L. 40 mld
Viabilità attorno alla città di Como.....	10 Mld	ddl 3237 L. 10 mld
Potenz.to Novara-Vanzaghello FNM	90 Mld	ddl 3237 L. 90 mld
Quadrupl.to Cadorna-Bovisa FNM.....	76 Mld	ddl 3237 L. 76 mld
Raddoppio Bergamo-Treviglio FS	100 Mld	ddl 3237
Milano-Chiasso potenz.to imp. e 1 ^a fase gronda Nord-Est FS	120 Mld	ddl 3237
Elettificazione e potenz.to Saronno-Seregno FNM	50 Mld	Legge 910 L. 50 mld

Interventi in corso di fin.to	<u>691 Mld</u>
da d.d.l. 3237	641 Mld
da legge 910	50 Mld

ERRATA CORRIGE

Nel resoconto stenografico della seduta del 30 settembre 1998, pagina 100, in fondo, si intendono inserite le seguenti tabelle:

DDL 4777 – RATIFICA KAZAKISTAN
(TEMPO COMPLESSIVO: 2 ORE E 25 MINUTI)

Relatore	5 minuti
Governo	5 minuti
Richiami al regolamento	10 minuti
Tempi tecnici	10 minuti
Interventi a titolo personale	20 minuti (Con il limite massimo di 4 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)
Gruppi	1 ora e 20 minuti
Democratici di sinistra – L'Ulivo	14 minuti
Forza Italia	14 minuti
Alleanza nazionale	12 minuti
Popolari e democratici – L'Ulivo	9 minuti
Lega Nord per l'indipendenza della Padania	9 minuti
Rifondazione comunista – Progressisti	7 minuti
UDR	7 minuti
Rinnovamento Italiano	8 minuti
Gruppo Misto	15 minuti
Verdi	5 minuti
Socialisti democratici italiani	3 minuti
CCD	3 minuti
Minoranze linguistiche	2 minuti
Per l'UDR - Patto Segni-Liberali	2 minuti
La Rete	2 minuti

**DOC. II-BIS, N. 1-A E DOC. II, N. 28 — REGOLAMENTO INTERNO DELLA GIUNTA DELLE ELEZIONI
E CONNESSE MODIFICHE DEL REGOLAMENTO DELLA CAMERA
(TEMPO COMPLESSIVO: 11 ORE)**

Discussione generale: 6 ore e 40 minuti, così ripartite:

Relatori	30 minuti
Richiami al regolamento	10 minuti
Interventi a titolo personale	1 ora (Con il limite massimo di 16 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)
Gruppi	4 ore e 25 minuti
Democratici di sinistra – L'Ulivo	38 minuti
Forza Italia	35 minuti
Alleanza nazionale	34 minuti
Popolari e democratici – L'Ulivo	33 minuti
Lega Nord per l'indipendenza della Padania	32 minuti
Rifondazione comunista – Progressisti	31 minuti
UDR	31 minuti
Rinnovamento Italiano	31 minuti
Gruppo Misto	35 minuti
Verdi	12 minuti
Socialisti democratici italiani	8 minuti
CCD	7 minuti
Minoranze linguistiche	4 minuti
Per l'UDR - Patto Segni-Liberali	3 minuti
La Rete	3 minuti

Seguito dell'esame: 4 ore e 20 minuti, così ripartite:

Relatori	30 minuti
Richiami al regolamento	10 minuti
Tempi tecnici	10 minuti
Interventi a titolo personale	40 minuti (Con il limite massimo di 7 minuti per il complesso degli interventi di ciascuno deputato)
Gruppi	2 ore e 30 minuti
Democratici di sinistra – L'Ulivo	31 minuti
Forza Italia	23 minuti
Alleanza nazionale	21 minuti
Popolari e democratici – L'Ulivo	18 minuti
Lega Nord per l'indipendenza della Padania	17 minuti
Rifondazione comunista – Progressisti	14 minuti
UDR	13 minuti
Rinnovamento Italiano	13 minuti
Gruppo Misto	20 minuti
Verdi	7 minuti
Socialisti democratici italiani	4 minuti
CCD	4 minuti
Minoranze linguistiche	2 minuti
Per l'UDR - Patto Segni-Liberali	2 minuti
La Rete	2 minuti

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA
Dott. Vincenzo Arista

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. Piero Caroni

Licenziato per la stampa alle 20,25.