

climatiche e dell'elevato rischio, si dovranno adottare drastici provvedimenti di limitazione della circolazione con contestuale creazione di aree attrezzate per la sosta.

L'ANAS ha quindi fatto conoscere che sono state adottate, nel corso degli ultimi anni, in via sperimentale varie soluzioni tecniche da parte delle società concessionarie autostradali, in accordo con gli uffici speciali periferici dell'ANAS. Le soluzioni adottate individuano due linee di azione: 1) il rilevamento della nebbia, ossia l'individuazione tempestiva dei tratti in cui sussistano scarse condizioni di visibilità; 2) la gestione dell'interfaccia con l'utenza, sia in termini di segnalazione delle condizioni di pericolo che in termini di supporto al guidatore, a favore della sicurezza di guida.

Le società concessionarie effettuano un sistematico monitoraggio delle condizioni di visibilità attraverso l'impiego di strumentazione appropriata (sensori, unità locali di raccolta dei dati rilevati dai sensori, sistema centrale di controllo e gestione). In pratica, su svariate tratte autostradali, sono stati dislocati — nei punti a maggior rischio di nebbia — alcuni sensori che consentono una misura affidabile della visibilità, anche nelle diverse condizioni metereologiche. I dati rilevati vengono acquisiti localmente dalle centraline di controllo e poi convogliati in un unico sistema centrale di raccolta, archiviazione ed elaborazione.

Tutto questo riguarda il punto 1) citato e consente di avere sotto costante controllo le condizioni di visibilità lungo le tratte autostradali.

Con la fase successiva si forniscono informazioni agli utenti attraverso bollettini radiofonici o attraverso numeri telefonici dedicati. Queste modalità di comunicazione, ampiamente adottate dalle società concessionarie, sono integrate con la trasmissione di informazioni attraverso pannelli a messaggio variabile posizionati in punti strategici del tracciato.

La società Autostrade centro-padane sta conducendo una sperimentazione che consiste nell'installazione di pannelli ge-

stiti direttamente dalla postazione di rilevamento meteorologico in modo da esporre in automatico e con tempestività il messaggio segnale idoneo alle diverse circostanze ambientali: segnalazioni di pericolo, idonei limiti di velocità e via dicendo. Inoltre, un sistema di controllo automatico regola la luminosità del pannello in funzione della luminosità ambientale. Il rilevamento della nebbia può essere integrato con sistemi di segnalazione luminosa agli utenti.

In questo senso si stanno muovendo le società concessionarie come l'Auto-Brennero e la Brescia-Verona-Vicenza-Padova. La società Auto-Brennero ha realizzato un impianto nel tratto dell'A22 tra Affi e Modena per una lunghezza complessiva di circa 100 chilometri, costituito da una serie di delineatori disposti nello spartitraffico lungo il lato sinistro nei quali oltre ai normali catadiottri rifrangenti è inserita una lampada led. La società Brescia-Verona-Vicenza-Padova ha installato lungo la A4, nel tratto di Soave Montebello, presso Verona, un impianto costituito da « palme » dotate di led luminosi collocate al centro della strada. I sensori di nebbia, quando la visibilità scende sotto una soglia prefissata, attivano le lampade nelle modalità di accensione che può essere di tipo fisso o di tipo « scia di luce ». La presenza di queste luci agevola sia la percezione della direzione di marcia che dell'intensità della nebbia.

Questa società, inoltre, sta analizzando la possibilità di combinare l'attivazione dell'impianto di segnalazione luminosa con l'entità dei flussi veicolari attraverso un sistema che, rilevando i transiti, individua le situazioni critiche (rallentamenti o incidenti) e attiva in automatico le lampade. Per completare il quadro delle possibilità di intervento si segnalano le sperimentazioni in atto finalizzate al miglioramento delle condizioni di visibilità in presenza di nebbia.

A questo proposito la società Autovie venete sta da tempo verificando l'efficacia e la compatibilità in campo autostradale di principi e metodologie già sperimentati in altri settori applicativi e per altri

obiettivi. Fra tali soluzioni, il metodo detto « criogenico » riprende un'esperienza adottata negli aeroporti militari dell'ex Unione Sovietica. Il principio di base è l'immissione in aria di nuclei di condensazione molto freddi basati su un aerosol di azoto liquido. Tali nuclei producono la trasformazione delle particelle acquose che costituiscono la nebbia in cristalli la cui presenza determina poi l'evaporazione delle goccioline di acqua circostanti. L'effetto complessivo è di diradare la nebbia. La società ha installato sulla A4 degli impianti fissi in corrispondenza della stazione di Venezia est ed ha realizzato un sistema di erogazione mobile da impiegarsi nei tratti di autostrada prossimi a tale stazione.

Anche altre società concessionarie stanno conducendo sperimentazioni di questo tipo. Le società Venezia-Padova e Autovie venete hanno condotto esperimenti nella zona di Mestre durante la trascorsa stagione invernale; la società Brescia-Verona-Vicenza-Padova ha installato all'inizio di quest'anno sull'A4 una postazione di emissione di azoto presso la stazione di Padova est.

Oltre a ciò, la società Autovie venete ha in programma sperimentazioni valide anche per le nebbie calde, consistenti sia nella possibilità di far precipitare i componenti acquosi che costituiscono la nebbia, sia nell'immissione di un flusso d'aria opportunamente riscaldato nell'ambiente nebbioso.

Ulteriori applicazioni sono state poste in essere dalla società Autostrade, attivando la segnaletica orizzontale e posizionando apposite segnalazioni di limite di velocità in funzione della percezione della speciale segnaletica.

L'applicazione in via sperimentale delle tecnologie sopra riportate richiede, peraltro, notevoli impegni economici. Su questo vorrei dire che la registrazione da parte della Corte dei conti delle convenzioni autostradali, e quindi dei piani finanziari che comportavano l'impegno sul piano del servizio da erogare ai cittadini con l'utilizzazione anche di strumenti tecnologicamente più avanzati, è nella fase di attua-

zione. Infatti, la registrazione è avvenuta un mese fa, quindi recentemente, e noi adesso dobbiamo solo verificare che questi impegni assunti sul piano finanziario vengano attuati.

Dunque, l'applicazione in via sperimentale delle tecnologie sopra riportate, che richiede notevoli impegni economici, permetterà di verificare i miglioramenti delle condizioni di sicurezza, monitorando constantemente le situazioni critiche, con possibilità di estensione degli interventi così come sopra sperimentati.

Tuttavia, la massima efficacia delle disposizioni sopra esposte, in corso di sperimentazione, può essere raggiunta solo agendo contemporaneamente sulla diffusione dell'educazione stradale. Ad esempio, occorre indurre gli utenti a comprendere che migliorare le condizioni di guida nella nebbia non serve ad aumentare la velocità, bensì a ridurre i rischi nelle condizioni di marcia consentite e sempre con la massima prudenza. Il Ministero si riserva di adottare iniziative di impulso e di promozione di un maggiore coordinamento tecnico nel settore.

PRESIDENTE. L'onorevole Saonara ha facoltà di replicare.

GIOVANNI SAONARA. Signor Presidente, desidero ringraziare davvero il sottosegretario Bargone per l'insieme dei dati e delle precisazioni forniti rispetto all'interpellanza in esame. Il sottosegretario, evidentemente, ha colto uno spunto che, apparentemente, è di cronaca quotidiana, almeno per quanto riguarda i mesi invernali. Tuttavia, l'interpellanza nasceva anche dal lutto che ha colpito la famiglia di un cittadino di Ponte San Nicolò, il quale improvvisamente si è trovato coinvolto nel gigantesco incidente che si è verificato tra Occhiobello e Bologna nel dicembre del 1999. Ciò spinge a rafforzare l'invito al Governo perché, tramite un rapporto rinnovato e probabilmente più sereno — viste le autorizzazioni e le registrazioni effettuate — con le società concessionarie, decisivo sul tema della sicurezza autostradale, si rafforzino le logiche di collabora-

razione, informazione e verifica sulla stessa.

Signor sottosegretario Bargone, tutti conosciamo l'impegno incessante e oneroso relativamente al tema della sicurezza, ma è altrettanto vero che ancora troppi automobilisti e autotrasportatori, come risulta dai racconti resi ai soccorritori e ai giornalisti subito dopo i gravissimi fatti che si verificano fatalmente sulle nostre autostrade, si dimostrano non solo imprudenti — come rilevato più volte — ma anche non del tutto informati. Si tratta di una discussione pluriennale, ma, a volte, servirebbe maggiore coraggio da parte delle società concessionarie, in particolare all'entrata dei tratti autostradali più interessati dai fenomeni di nebbia e di scarsa visibilità. Un coraggio che, evidentemente, è coraggio informativo e naturalmente anche finanziario.

L'unico punto sul quale non mi sembra di avere rilevato una indicazione significativa nell'ambito della risposta — se non ho inteso male — non riguarda tanto i piani sulla sicurezza, rispetto ai quali faccio i miei migliori auguri al Governo Amato e, in particolare, al nuovo ministro dei lavori pubblici e ai suoi collaboratori, ma gli organici della polizia della strada, anche se si tratta di una materia da concertare con il Ministero dell'interno. Le iniziative poste in atto, o che potranno essere poste in atto, su tale tema, come delineate anche questa mattina, a volte incontrano difficoltà per quanto riguarda la dislocazione degli organici e i turni di lavoro degli operatori. Tali difficoltà talora oscurano alcune significative professionalità.

Credo che, in questi anni, il sottosegretario Bargone abbia incontrato più volte operatori del settore, in particolare della polstrada, che sono attentissimi al tema della sicurezza, non solo in termini di repressione, ma anche di prevenzione del danno. Credo che queste professionalità, presenti in particolare nella polizia della strada, debbano essere fortemente incoraggiate nella loro azione, che debba essere monitorata ogni iniziativa — potrei dire a livello compartimentale e addirittu-

tura provinciale — tesa a migliorare le azioni che sono state ricordate anche questa mattina e, soprattutto, che si debba fare continuamente uno sforzo programmatico a livello delle singole amministrazioni, di concerto tra di loro (a tale proposito, leggerò certamente anche la versione definitiva del piano per la sicurezza che per ora è disponibile in una versione provvisoria presso gli uffici della Camera).

Tali iniziative, a mio modo di vedere, devono andare incontro a quella che è una strage conosciuta e riconosciuta, ma, nello stesso tempo, a volte dimenticata ed emarginata dalla nostra attenzione; una strage che coinvolge, appunto, migliaia e migliaia di famiglie ogni anno e che ci invita, anche in questa sede, a livelli di civiltà, di sicurezza e di mobilità sicura che sono tutti di fronte a noi e non alle nostre spalle.

(Realizzazione di un parcheggio in prossimità dell'Abbazia di Praglia - Padova)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Giovanardi n. 3-03997 (vedi l'alle-gato A — *Interpellanze e interrogazioni* sezione 7).

Il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

ANTONIO BARGONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Signor Presidente, gli onorevoli interroganti chiedono quali iniziative si intendano prendere affinché il comune di Teolo non rischi di perdere i contributi statali stanziati nell'ambito della legge speciale per il Giubileo per la realizzazione del parcheggio in prossimità dell'Abbazia di Praglia.

In merito a queste problematiche voglio sottolineare che l'intervento per la realizzazione del parcheggio in prossimità dell'Abbazia di Praglia nel comune di Teolo, inserito nel piano *ex lege* n. 270 del 1997 e rubricato con il n. 713, per il quale è prevista la spesa complessiva di lire 1.627.207.400, a fronte di una quota di cofinanziamento di 352 milioni, è be-

neficiario di un finanziamento di lire 1.275.207.400, importo a fronte del quale è stato ad oggi erogato il 90 per cento, cioè 1.107.596.430.

L'inclusione nel piano consegue alla rappresentazione di una serie di elementi che l'ufficio per Roma capitale-grandi eventi in sede istruttoria, prima, e la commissione *ex lege* n. 270 del 1997, poi, hanno riconosciuto conforme alle previsioni che la legge stessa ed il successivo decreto applicativo imponevano ai fini dell'inclusione nel piano. La permanenza del finanziamento, come è noto, è tuttavia condizionata dal rispetto dei tempi di completamento dell'opera, fissati, con proroga, dalla legge n. 494 del 1999 al 31 dicembre 1999, prorogati, quindi, rispetto alla data iniziale del 31 ottobre.

Sulla base del rapporto del soggetto monitor, al 31 dicembre 1999 lo stato di attuazione dell'intervento in parola risulta essere pari al 90 per cento e risultano ancora da eseguire le forniture relative al verde. Entro il termine fissato dall'ufficio, 20 febbraio 2000 — una data indicata in modo discrezionale dall'ufficio stesso —, il soggetto titolare ha presentato la rendicontazione, dichiarando di aver speso l'intero importo previsto, ivi compresa la quota di cofinanziamento a suo carico, per un importo totale di 1.636.560.000.

Come è noto e come si evince dal rapporto del soggetto monitor, al 31 dicembre 1999 su tali interventi si è verificata un'azione giudiziaria che ha comportato l'adozione di una misura cautelare reale: il sequestro del cantiere, successivamente dissequestrato. In merito, la competente prefettura di Padova ha comunicato che l'udienza del processo a carico del sindaco di Teolo, del direttore dei lavori e dei costruttori è stata rinviata al 26 giugno 2000. La commissione, nella seduta del 19 aprile 2000, ha riconosciuto che il fermo del cantiere causato da intervento dell'autorità giudiziaria costituisce una fattispecie riconducibile alla forza maggiore, che legittima l'assegnazione di un termine suppletivo.

Pertanto, la richiesta avanzata dagli onorevoli interroganti ai fini della permanenza del finanziamento del piano sarà esaminata dalla competente commissione *ex lege* n. 270 nella prima riunione utile ma sulla base dei presupposti che ho indicato.

PRESIDENTE. L'onorevole Peretti, firmatario dell'interrogazione, ha facoltà di replicare.

ETTORE PERETTI. Credo che ci sia poco da dire, perché sono assolutamente soddisfatto della risposta fornita dal sottosegretario per i lavori pubblici con la quale sono state dimostrate attenzione e disponibilità nel riconoscere una causa di forza maggiore. Mi auguro che il tempo del quale si terrà conto sia sufficiente per il superamento di tutte le lungaggini burocratiche, in modo che questa vicenda possa essere risolta nel modo migliore, anche perché vi sono stati gradi di valutazione dei progetti sui quali organismi diversi hanno espresso parere positivo.

Rinnovo il ringraziamento per questa risposta della quale mi dichiaro soddisfatto.

(Raddoppio del raccordo autostradale Benevento-Caianello)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Simeone n. 3-04024 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 8*).

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, ha facoltà di rispondere.

ANTONIO BARGONE, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. L'onorevole interrogante chiede di conoscere quali iniziative siano da adottare per favorire la realizzazione del raddoppio del raccordo autostradale Benevento-Caianello. In merito a questo interrogazione l'ANAS riferisce che il raccordo autostradale Benevento-Caianello consiste nel proseguimento della statale n. 372 fino al congiungimento con l'autostrada Napoli-Bari.

Il chilometraggio totale della statale n. 372 più il raccordo è pari a 60 chilometri.

Per quanto riguarda l'ammodernamento del raccordo, sono stati approntati due progetti relativi alla sostituzione dell'attuale guardrail con altro a norma e in data 15 giugno 1999 l'ANAS ha autorizzato la cifra di 6 miliardi per i relativi lavori.

Inoltre, l'ANAS riferisce che l'intervento relativo al raddoppio del raccordo in oggetto è all'esame per la valutazione di impatto ambientale e che la regione Campania dovrà dare un'indicazione al riguardo in sede di espressione delle priorità nel piano triennale (cosa che non è ancora avvenuta perché le elezioni hanno spostato nel tempo questo confronto tra regione, ANAS e Ministero dei lavori pubblici).

Nell'ambito della direttiva per la formazione del piano triennale della viabilità, che il ministro dei lavori pubblici si accinge ad emanare, sarà previsto che siano comunque aggiornate e verificate attraverso apposite interlocuzioni con le regioni, ove non siano già state stipulati le intese di programma e i connessi accordi quadro, le priorità degli interventi da realizzarsi sulla rete nazionale.

Gli interventi da finanziare a valere sulle risorse destinate alla rete di interesse nazionale, di cui il raccordo autostradale Benevento-Caianello fa parte, dovranno essere definitivamente determinati con l'approvazione, da parte del Ministero dei lavori pubblici, del programma triennale.

Quindi, siamo alla vigilia della decisione, per quanto riguarda la realizzazione, che si avrà non appena si sarà concluso il confronto con la regione Campania. In ogni caso, l'intervento per il raddoppio è all'esame per la valutazione per impatto ambientale.

PRESIDENTE. L'onorevole Simeone ha facoltà di replicare.

ALBERTO SIMEONE. Signor Presidente, signor sottosegretario, non so se ci si possa dichiarare soddisfatti perché, in

queste condizioni, permane il timore che non si possa verificare ciò che rientra nelle speranze anche del sottosegretario, specie se si considera la storia della viabilità nella provincia di Benevento. Vi è una strada, progettata come superstrada ed iniziata dieci anni fa, che avrebbe dovuto collegare Benevento con le zone interne della Val Fortore. Fino ad ora sono stati realizzati soltanto sei chilometri o, meglio, quattro chilometri e si prevede che i residui due chilometri possano essere terminati entro la fine dell'anno.

In dieci anni non si è realizzato nemmeno un chilometro all'anno! Questo fatto è emblematico della situazione viaria dell'intera provincia di Benevento. Ma non è finita qui. Circa trent'anni fa cominciò anche la costruzione della tangenziale ovest di Benevento, che avrebbe dovuto alleviare la città da un traffico che persino allora era assai congestionato. Ebbene, anche quella tangenziale è in costruzione da trent'anni, per una serie di vicissitudini non sempre da ascrivere — lo dico con estrema onestà — alle pubbliche amministrazioni; in ogni caso, sono trent'anni che quella tangenziale è in costruzione e non è stata ancora realizzata!

Non dimentichiamoci, poi, di un'altra strada killer, che caratterizza l'attuale situazione di estremo degrado viario: mi riferisco alla strada statale Appia, che da Benevento conduce, attraverso una serie ininterrotta di paesi, al capoluogo regionale; essa è stata definita, ripeto, la strada killer. Anche in questo caso gli interventi non sono stati assolutamente in grado di rimuovere le cause dei tanti incidenti, dovuti ad una strutturazione non in linea con le tecniche moderne. Si tratta di tracciati ormai largamente superati e con una larghezza inadatta a contenere il traffico in corso.

Signor Presidente, signor sottosegretario, ho voluto citare questi tre esempi perché danno la netta conoscenza della realtà sia a noi sia al sottosegretario Bargone al quale, nella Commissione la-

vori pubblici, ho più di una volta illustrato la situazione viaria della provincia di Benevento.

Signor sottosegretario, la Benevento-Caianello è un'altra strada killer su cui si contano decine di incidenti mortali; vorrei citare un'altra strada (la Benevento-Campobasso) dove, a circa 15 chilometri da Benevento, nella località Zingara Morta, vi sono stati, sino ad oggi, nell'arco di 12 anni, ben 99 morti. Questa è la situazione viaria della provincia di Benevento !

Onorevole Bargone, è certamente interessante apprendere che la regione Campania è alla vigilia di una decisione, ma mi auguro che la sua azione si vada a caratterizzare per un intervento che privilegi le zone interne; fino ad oggi la regione Campania — attraverso uomini politici e uomini di potere che non hanno saputo cogliere le ragioni delle aree interne — ha privilegiato in maniera indecorosa le aree metropolitane e, quindi, la zona di Napoli ed i dintorni, nonché le zone costiere. Il Governo, in questo caso, faccia in modo che la realizzazione del raddoppio del raccordo autostradale Benevento-Caianello diventi realtà: solo così quella strada di interesse nazionale potrà trovare concreta attuazione.

PRESIDENTE. Onorevole Simeone, deve concludere.

ALBERTO SIMEONE. Concludo, signor Presidente. Signor sottosegretario, il Governo finalmente potrà fare qualcosa che renderà giustizia ad una provincia penalizzata da anni, offesa e villipesa in ogni sua manifestazione, non solo a livello viario, ma anche agricolo e, soprattutto, industriale.

(Iniziative per l'ammодernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Molinari n. 3-04160 (vedi l'allegato A — *Interpellanze e interrogazioni sezione 9*).

Il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

ANTONIO BARGONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Signor Presidente, l'onorevole interrogante chiede quali iniziative urgenti si intendano intraprendere per l'ammodernamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, in particolare nel tratto lucano, e quali siano i tempi previsti di realizzazione.

L'ANAS ha predisposto — e sta attuando — un articolato e complesso piano di interventi per l'ammodernamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, le cui caratteristiche tecnico-morfologiche e di tracciato risalgono agli anni sessanta e, quindi, a conoscenze progettuali e tecniche senz'altro notevoli per l'epoca, ma non più adeguate ai flussi di traffico poi sviluppatisi. Infatti, le caratteristiche geometriche e le strutture in cemento armato hanno dovuto sopportare tassi di sollecitazione diversi da quelli vigenti all'epoca della costruzione dell'autostrada e i ponti hanno incrementato i carichi mobili.

Infine, si sono verificate situazioni di instabilità dei pendii e dei piani di posa.

Il piano di interventi prevede l'ammodernamento della A3 in sei anni. L'intero percorso autostradale — 443 chilometri — è stato suddiviso in lotti, per un totale di 77 interventi complessivi. Di questi sono stati avviati 20 cantieri e sono state inoltre avviate le procedure di appalto per ulteriori dieci lotti.

Per il tratto Salerno-Battipaglia sono in corso di esecuzione tre tronchi. Consegnereò poi all'onorevole interrogante una documentazione di dettaglio su tutti i lavori in corso, redatta in modo puntuale e preciso. Sono in corso le procedure per l'appalto del tronco 1, tratto 2, lotto 1, dal chilometro 13 al chilometro 16,890, secondo stralcio. Per i restanti tratti fra Salerno e Battipaglia sono in corso le procedure di appalto.

Per il tratto compreso tra Lauria e Mormanno — dal chilometro 138 al chilometro 163 — è in corso la progettazione esecutiva, affidata all'esterno.

Per le aree di Gioia Tauro e di Miletto, l'ANAS precisa che ambedue sono interessate da progettazioni esecutive. Non

appena le stesse saranno completate, compatibilmente con le disponibilità finanziarie, si procederà all'appalto.

Nell'avvio dei cantieri sono insorti diversi problemi legati all'acquisizione delle aree (eccessivo frazionamento del territorio e conflittualità derivante dall'abusivismo diffuso), all'adeguamento da parte degli enti gestori della fitta rete di condotte interferenti con i lavori autostradali, al rinvenimento di aree archeologiche (si è trovata anche un'area con reperti dell'età del ferro) ed alla presenza di discariche abusive (il prefetto ha adottato il relativo provvedimento solo qualche giorno fa), per le quali sono in corso le relative bonifiche. Tutto ciò ha determinato un allungamento della fase preliminare della cantierizzazione. In ogni caso, i programmi dei lavori sono stati rimodulati per il rispetto delle scadenze contrattuali.

Si precisa che non si può procedere indiscriminatamente alle cantierizzazioni, se non ciclicamente e per un numero limitato: ciò per evitare di ridurre le velocità commerciali al di sotto di valori tollerabili. Inoltre, i cantieri già aperti non sono rimovibili durante i periodi di maggior traffico, con la conseguenza inevitabile di deviazioni e restringimenti di carreggiata. In tale situazione, e nel periodo del traffico estivo concentrato nell'arco di pochissimi giorni ed in particolari tratti dell'autostrada, gli utenti hanno effettivamente incontrato disagi, che tuttavia non si sono ripetuti nella fase del controesodo estivo. Per non aggravare tali disagi, vengono adottate tutte le possibili iniziative atte a prevenirli, rammentando però che resta fondamentale in tali situazioni il rigoroso rispetto della segnaletica stradale presente.

Sinteticamente, si elenca lo stato attuativo dei lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'intera autostrada. Numero dei lotti: 77; lotti in esecuzione: 20; appalti in corso: 10; lotti in progettazione esecutiva: 20; lotti in progettazione definitiva: 27.

L'avvio degli ultimi cantieri è previsto per il 2001, mentre la conclusione dei lavori di ammodernamento finanziati è prevista entro il 2003.

Vorrei precisare, a proposito delle interferenze iniziali e quindi del processo di autorizzazione, che a causa di tali ritardi iniziali rispetto alla cantierizzazione la consegna dei lavori è avvenuta, nella maggior parte dei casi, tra il 1998 e il 1999, e non nel 1997, come da qualche parte si è detto. Comunque consegnerò all'onorevole interrogante un prospetto recante tutte le date relative alla consegna dei lavori. Sinteticamente, posso intanto dire che rispetto a quella consegna dei lavori in gran parte dei casi vi è un'accelerazione dell'esecuzione, in modo da garantire il rispetto della data finale dell'ammodernamento.

La copertura finanziaria del programma di ammodernamento dell'arteria autostradale in questione è attualmente assicurata, quanto a 2.660 miliardi, a valere sui fondi CIPE e quanto a 170 meuro — circa 330 miliardi — a valere sui fondi stanziati nell'ambito dei QCS 1994-1999 (50 per cento dei fondi nazionali).

Va detto inoltre che il QCS 2000-2006 prevede un ulteriore stanziamento di complessivi 500 miliardi per l'arteria, restando, allo stato, da reperire una quota di finanziamento per il completamento dell'ammodernamento, che naturalmente sarà reperita di anno in anno, in considerazione del vincolo di cassa.

Per una visione maggiormente dettagliata dello stato dei lavori in corso sull'autostrada A3, l'ANAS ha fatto pervenire una relazione tecnica molto dettagliata, che insieme ad altri dati mette a disposizione dell'interrogante.

Voglio precisare (pur non risultando dalla risposta all'interrogazione è comunque un dato acquisito, a causa delle polemiche sorte nei giorni scorsi) che l'ANAS si è impegnata ad aprire al traffico almeno il 50 per cento dei tratti ammodernati, prima delle prossime ferie estive. È un impegno diretto dell'ufficio della direzione generale grandi infrastrutture per sostenere gli uffici periferici

dell'ANAS impegnati in questo lavoro, per superare ritardi causati dalla inadeguatezza di alcuni uffici periferici ma soprattutto dalle interferenze, dai ritrovamenti e da altre situazioni, come quella della discarica abusiva, che avevano ritardato le autorizzazioni.

Ora ci troviamo, quindi, in una fase di accelerazione dei lavori per consentire che prima delle ferie estive vengano aperti i tratti autostradali ammodernati e soprattutto per cercare di evitare, attraverso un monitoraggio e l'attività di una sorta di *task force*, il formarsi delle lunghe code che hanno caratterizzato la scorsa estate.

PRESIDENTE. L'onorevole Molinari ha facoltà di replicare.

GIUSEPPE MOLINARI. Ringrazio il sottosegretario Bargone per la sua risposta abbastanza puntuale. Debbo sottolineare che l'autostrada Salerno-Reggio Calabria è l'unica arteria che collega il nord al sud del paese.

Questo Governo, questa maggioranza ne hanno avviato un processo di ammodernamento; pur tra le tante difficoltà testé ricordate dal sottosegretario Bargone sono stati aperti diversi cantieri. Ciò che voglio evidenziare è il disagio che tali cantieri provocano quotidianamente: non solamente durante il periodo estivo ma quasi ogni fine settimana si formano code lunghe 15-20 chilometri e spesso di ciò non si ha alcuna informazione visto che l'autostrada Salerno-Reggio Calabria non è collegata ad Isoradio; ne consegue che non si ha un aggiornamento continuo ma solo periodico dell'intensità del traffico e del formarsi di eventuali code. Il che provoca grande disagio soprattutto in casi di interventi di emergenza.

Signor sottosegretario, è necessario portare avanti una politica di percorsi alternativi per chi si reca in Basilicata utilizzando la A3 ed altre strade, al fine di evitare le scene — che non sono proprie di un paese civile — che si sono registrate l'estate scorsa ed anche durante le vacanze pasquali di quest'anno.

Due sono i tratti stradali che sono diventati una sorta di imbuto, quello della

Salerno-Battipaglia (a proposito del quale lei ci ha assicurato che l'ANAS prima delle ferie estive aprirà il 50 per cento dei tratti stradali i cui lavori sono stati ultimati), e quello lucano, che ha una lunga storia. A tale riguardo ricordo che nel 1970 il tratto fu interessato da un'alluvione con conseguenti smottamenti e crollo di alcuni ponti; da allora esso è rimasto incompleto. Di questo tratto si sono occupati in diverse riunioni la stessa prefettura di Potenza, insieme all'ANAS e alla polizia stradale; più volte è stata sollecitata la ripresa dei lavori riguardanti tale tratto perché si registrano incidenti mortali quasi ogni giorno.

Lei, signor sottosegretario, ci ha assicurato che il progetto esecutivo è in fase di attuazione, ma già in passato l'ANAS aveva detto la stessa cosa. È evidente, dunque, che occorre sollecitarne l'attuazione perché, lo ripeto, si tratta di uno dei tratti più difficili da percorrere. Invito pertanto il sottosegretario a impiegare tutte le risorse e le energie possibili per individuare, alla vigilia delle prossime vacanze estive, percorsi alternativi, direi quasi obbligatori e rendere immediatamente operativo il progetto esecutivo riguardante il tratto lucano, la famosa strettoia tra Lauria e Nemoli.

(Installazione di reti di protezione sui viadotti autostradali)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Pistelli n. 3-04408 (*vedi l'allegato A — Interpellanze e interrogazioni sezione 10*).

Il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

ANTONIO BARGONE, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. In ordine alle richieste avanzate dall'onorevole interrogante, si intende innanzitutto far presente che la questione inerente all'installazione di reti di protezione sui viadotti autostradali sarà inserita all'interno della normativa sulle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade prevista dal codice della strada.

Il consiglio superiore dei lavori pubblici ha già con proprio voto, in corso di formalizzazione, esaminato il testo della nuova normativa, che prevede nuove maggiori altezze per le barriere di protezione.

Relativamente al drammatico episodio verificatosi sull'autostrada A1, nel tratto tra Rioveggio e Sasso Marconi, che ha portato alla perdita di una giovane vita, il Ministero dei lavori pubblici ha interessato prontamente la società concessionaria dell'autostrada.

La società ha pertanto fatto conoscere di avere da tempo effettuato analisi e studi approfonditi finalizzati a valutare l'opportunità di installazione di reti di protezione sui viadotti autostradali. Tali studi hanno evidenziato piuttosto l'opportunità di procedere ad un innalzamento e potenziamento dei sicurvia, partendo proprio dai viadotti.

In questo senso, quindi, è stata definita ed avviata dalla società concessionaria la programmazione per la protezione dei viadotti che prevede la progressiva adozione di nuovi parapetti di tipo New Jersey con corrimano, di altezza superiore a 150 centimetri, che impediscono di fatto ogni tentativo di scavalcamento. Attualmente sono stati installati nuovi parapetti, a protezione laterale ed interna dei viadotti, per un totale di 400 chilometri.

La possibilità di adottare una rete verticale, posizionata longitudinalmente, a sinistra o su entrambi i lati della carreggiata, è stata scartata in quanto, pur se consente le operazioni di ispezionabilità con *by-bridge* dei piloni sottostanti, in alcuni casi potrebbe rendere molto difficoltosa l'operazione di sgombero neve.

Va, inoltre, osservato che la protezione dei ponti e viadotti è disciplinata dai regolamenti edilizi e dalle norme di sicurezza (ENPI) che ne definiscono le caratteristiche geometriche e strutturali, prevedendo l'installazione di una sicurvia con corrimano alto un metro. Le stesse norme non prevedono l'installazione di reti di protezione sui viadotti, in quanto il codice della strada prescrive il divieto ai pedoni di percorrere la sede stradale, compresi i viadotti, dove in genere è assente la corsia

di emergenza. Comunque, a tale lacuna si sta ovviando con le iniziative in corso e con la nuova normativa.

PRESIDENTE. L'onorevole Pistelli ha facoltà di replicare.

LAPO PISTELLI. Signor Presidente, pronuncerò poche parole perché il sottosegretario Bargone ha fornito una serie di elementi molto dettagliati di carattere normativo e organizzativo relativi alla società Autostrade che, nel tempo, consentiranno di ovviare al problema.

In questo caso, non si tratta di enfatizzare un episodio emblematico di un evento che si è ripetuto diverse volte nel corso di questi anni. È chiaro che non si fa riferimento ai pedoni che non attraversano i viadotti a piedi, ma a casi di emergenza — la stampa ne ha dato più volte notizia — in cui, per cercare di portare soccorso dopo un incidente avvenuto sull'altra corsia o per distrazione, come in questo caso, non ci si accorge soprattutto di sera che le due corsie non sono tra loro collegate e si precipita nel vuoto.

Vorrei aggiungere soltanto una considerazione a quelle fatte dall'avvocato Bargone. Quando è nata in questo paese la deprecabile moda — vivaddio, durata molto poco — del lancio dei sassi dai cavalcavia, in tempo molto breve la società Autostrade ha adottato una serie di misure alzando i parapetti dei cavalcavia e installando cartelloni di numerazione dei cavalcavia, se non altro per consentire la rapida identificazione di quello sul quale era avvenuto l'episodio del lancio di oggetti o di sassi. Capisco allora tutte le difficoltà tecniche esistenti ed anche l'attesa delle nuove norme del codice della strada per avere dei sicurvia di protezione su tutti i viadotti. Suggerirei peraltro di vedere se fosse possibile — soprattutto sperando che la questione non resti confinata nell'ora dello svolgimento delle interrogazioni e delle interpellanze — avere sui tratti di maggior rischio (credo che la cosa potrebbe essere rapida e non particolarmente onerosa) una cartellonistica

che segnali all'inizio del viadotto che non vi è continuità tra le due corsie e che, dunque, in quel caso il percorso tra le stesse due corsie non è protetto. Questo consentirebbe, in attesa che il codice della strada permetta innovazioni più strutturali e che vengano assegnati i lavori di innalzamento dei parapetti, di provvedere in qualche modo, almeno nei casi di distrazione. Visto quanto già è capitato per quel pessimo comportamento consistente nel lancio degli oggetti dai cavalcavia sulle macchine che passavano, questo potrebbe essere comunque un intervento tampone da porre in essere senza particolari oneri economici ed a breve.

Ringrazio comunque il sottosegretario Bargone ed il Governo per l'attenzione rivolta all'interrogazione. Credo che questo sia un modo anche per onorare la battaglia, del tutto disinteressata, che in questo caso il padre di una giovane vittima sta conducendo da qualche anno sulla stampa e nel paese per cercare di sensibilizzare l'opinione pubblica ed anche le Assemblee parlamentari su questo problema.

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

Sospendo la seduta fino alle 15.

La seduta, sospesa alle 12, è ripresa alle 15.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PIERLUIGI PETRINI

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Cardinale, Mattarella, Montecchi e Pecoraro Scanio sono in missione a decorrere dalla ripresa pomericiana della seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono quarantasette, come ri-

sulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Cessazione dal mandato parlamentare dei deputati Maria Rita Lorenzetti e Giovanni Pace.

PRESIDENTE. Comunico che il deputato Maria Rita Lorenzetti, proclamata presidente della giunta regionale dell'Umbria, con lettera pervenuta al Presidente della Camera in data 15 maggio 2000, ha dichiarato di optare per tale carica in conformità al disposto dell'articolo 122 della Costituzione.

Inoltre, il deputato Giovanni Pace, proclamato presidente della giunta regionale dell'Abruzzo, con telegramma pervenuto alla Presidenza il 19 maggio 2000, ha comunicato le sue dimissioni dal mandato parlamentare.

Trattandosi di casi di incompatibilità ai sensi dell'articolo 122 della Costituzione, la Camera prende atto delle opzioni espresse per le cariche regionali e della conseguente cessazione dei predetti deputati dal mandato parlamentare.

Discussione di un documento in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione (ore 15,05).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente documento:

Relazione della Giunta per le autorizzazioni a procedere sull'applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento civile nei confronti del deputato Armani, pendente presso il tribunale di Roma (Doc. IV-*quater*, n. 132).

Ricordo che a ciascun gruppo, per l'esame del documento, è assegnato un tempo di 5 minuti (10 minuti per il gruppo di appartenenza del deputato Armani). A questo tempo si aggiungono 5 minuti per il relatore, 5 minuti per richiami al regolamento e 10 minuti per interventi a titolo personale.

La Giunta propone di dichiarare che i fatti per i quali è in corso il procedimento concernono opinioni espresse dal deputato Armani nell'esercizio delle sue funzioni, ai sensi del primo comma dell'articolo 68 della Costituzione.

(Discussione — Doc. IV-quater, n. 132)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sul Doc. IV-quater, n. 132.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Saponara.

MICHELE SAPONARA, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la Giunta riferisce su una richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità avanzata dal deputato Pietro Armani con riferimento ad un procedimento civile pendente nei suoi confronti presso il tribunale di Roma.

Detto procedimento trae origine da un atto di citazione del Presidente Prodi, che si duole del contenuto di un'intervista rilasciata dall'onorevole Armani e pubblicata sulla prima pagina de *il Giornale* del 30 novembre 1999 dal titolo: « Ecco la vera storia dell'affare SME. Dopo il rinvio a giudizio il vicepresidente dell'IRI rivela: « Berlusconi non c'entra. L'operazione fu gestita solo da Prodi e De Benedetti ed io sono pronto a dirlo ai pubblici ministeri ». I passi dell'intervista ritenuti dal professor Prodi lesivi della sua reputazione sono i seguenti: « Prodi voleva assolutamente vendere la SME a De Benedetti, tanto da accettare un prezzo curiosamente basso per la maggioranza assoluta della finanziaria alimentare: 497 miliardi pagabili in 18 mesi e per di più in un'epoca di inflazione a due cifre (...) Come ho già detto, senza che alcun consigliere ne fosse informato l'allora presidente dell'IRI aveva deciso di vendere la SME a De Benedetti e trattò con lui segretamente dal marzo 1985 a questo fine (...) il 24 aprile, durante una riunione, ci disse che aveva intenzione di vendere la SME, ma fu molto vago nei particolari. Lui sapeva perfettamente di voler vendere a De Be-

nedetti, ma non ci disse nulla. Anche se, sulla vendita della SME, in linea di principio nessuno di noi era contrario. Poi, il 29 aprile, Prodi ci telefonò a casa per dire che aveva concluso con De Benedetti e l'indomani convocò una conferenza stampa per rendere pubblica l'intesa. » Domanda: « Prima che il consiglio d'amministrazione dell'IRI l'avesse approvata? Sì. Parlò di contratto con De Benedetti. E ricordo che, all'affollatissima conferenza stampa, era presente anche il direttore de *la Repubblica*, Eugenio Scalfari. » Domanda: « Che cosa accadde poi? Il 2 di maggio si riunì il comitato di presidenza dell'IRI. Prodi illustrò l'accordo con De Benedetti, mettendoci davanti al fatto compiuto. Allora io obiettai: hai venduto, e hai convocato la conferenza stampa, sapendo di non avere i poteri per farlo. A quel punto comunque, Prodi aver di fatto coartato il consiglio di amministrazione: se la vendita non fosse stata approvata, lui avrebbe dovuto dimettersi da presidente. Il fatto è che Prodi e De Benedetti erano d'accordo già da tempo ».

La Giunta ha esaminato la questione nella seduta del 10 maggio 2000, ascoltando, com'è prassi, l'onorevole Armani.

Questi ha fatto presente che egli aveva già manifestato le opinioni da lui espresse nel corso dell'intervista a *il Giornale* nell'ambito di una precedente intervista al *Corriere della sera* del 7 febbraio 1995, al quale peraltro, il Presidente Prodi non fece seguire alcuna iniziativa giudiziaria.

Non solo. L'onorevole Armani ebbe inoltre a proferire alcune dichiarazioni critiche nei confronti dell'onorevole Prodi, con riferimento alla tentata vendita della SME anche in occasione di un suo intervento in aula nel corso del dibattito sulle comunicazioni del Governo. In quella occasione egli affermò specificamente: « Vorrei ricordare che in fatto di diritto il Presidente Prodi ha dei precedenti all'IRI; ricordo il caso della dismissione della SME, che certamente non rappresenta una medaglia al valore della sua gestione ». Inoltre, la questione della vendita della SME è stata oggetto, anche di

recente, di numerose discussioni alla Camera. Si prendano ad esempio i resoconti delle sedute del 15 maggio 1998 (in particolare l'intervento dell'onorevole Bruno, nonché l'interrogazione n. 3-02355, a firma del medesimo deputato, che era in discussione in tale seduta e che faceva riferimento al fatto che « L'IRI di Romano Prodi aveva, infatti, concluso un contratto che, a parere di molti, « regalava » l'industria alimentare di Stato all'ingegner De Benedetti »), nonché del 30 novembre 1999 (e, in particolare, l'intervento dell'onorevole Becchetti che faceva specifico riferimento alla sopracitata intervista a *il Giornale*). Sempre tale intervista è stata inoltre citata nel corso di un intervento dell'onorevole Garra nell'ambito di un intervento nella seduta della I Commissione permanente (Affari costituzionali) del 1º dicembre 1999 (confronta il relativo *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari*).

In base al complesso degli argomenti sopra riportati è parso alla Giunta non solo che l'intervista al suddetto quotidiano rappresentasse una proiezione esterna dell'attività parlamentare dell'onorevole Armani, ma anche che vi fosse una sostanziale corrispondenza di contenuti tra le opinioni espresse dall'onorevole Armani e da altri parlamentari nel corso di ripetuti interventi sulla questione e quelle contenute nell'ambito dell'intervista.

Per questi motivi la Giunta, all'unanimità, ha deliberato di riferire all'Assemblea nel senso che i fatti per i quali è in corso il procedimento concernono opinioni espresse da un membro del Parlamento nell'esercizio delle sue funzioni.

PRESIDENTE. Non vi sono iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione.

(Votazione - Doc. IV-quater, n. 132)

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Pongo in votazione la proposta della Giunta di dichiarare che i fatti per i quali

è in corso il procedimento di cui al Doc. IV-quater, n. 132, concernono opinioni espresse dal deputati Armani nell'esercizio delle sue funzioni, ai sensi del primo comma dell'articolo 68 della Costituzione.

(È approvata).

PIETRO ARMANI. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIETRO ARMANI. Presidente, volevo precisare di essermi astenuto nella votazione.

PRESIDENTE. Ne prendo atto, onorevole Armani.

Seguito della discussione del testo unificato dei progetti di legge: Scalia; Signorino ed altri; Pecoraro Scanio; Saia ed altri; Lumia ed altri; Calderoli ed altri; Polenta ed altri; Guerzoni ed altri; Lucà ed altri; Jervolino Russo ed altri; Bertinotti ed altri; Lo Presti ed altri; Zaccheo ed altri; Ruzzante; d'iniziativa del Governo; Burani Procaccini ed altri: Legge quadro per la realizzazione del sistema integrato di interventi e servizi sociali (332-354-369-1484-1832-2378-2431-2625-2743-2752-3666-3751-3922-3945-4931-5541) (ore 15,09).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del testo unificato dei progetti di legge d'iniziativa dei deputati: Scalia; Signorino ed altri; Pecoraro Scanio; Saia ed altri; Lumia ed altri; Calderoli ed altri; Polenta ed altri; Guerzoni ed altri; Lucà ed altri; Jervolino Russo ed altri; Bertinotti ed altri; Lo Presti ed altri; Zaccheo ed altri; Ruzzante; d'iniziativa del Governo; d'iniziativa dei deputati Burani Procaccini ed altri: Legge quadro per la realizzazione del sistema integrato di interventi e servizi sociali.

Ricordo che nella seduta del 6 aprile scorso è stato approvato l'articolo 15 e che sono iniziate le votazioni sugli emendamenti relativi all'articolo 16.

Ricordo inoltre che nella seduta del 29 marzo scorso erano stati accantonati gli articoli 8 e 10 ed avverto che prima della seduta odierna sono stati ritirati l'emendamento 20.7 del Governo e l'articolo aggiuntivo 24.01 del Governo.

Avverto infine che tutti gli emendamenti a prima firma dell'onorevole Cè sono stati sottoscritti dagli onorevoli Stucchi e Molgora.

(Ripresa esame articolo 16 — A.C. 332)

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame dell'articolo 16 e dei restanti emendamenti ad esso presentati (*vedi l'allegato A — A.C. 332 sezione 1*).

Passiamo quindi all'emendamento Maura Cossutta 16.30.

ELIO VITO. A nome del gruppo di Forza Italia, chiedo la votazione nominale.

PRESIDENTE. Sta bene.

Preavviso di votazioni elettroniche.

PRESIDENTE. Decorrono pertanto da questo momento i termini di preavviso di cinque e venti minuti previsti dall'articolo 49, comma 5, del regolamento.

Per consentire il decorso dei termini regolamentari di preavviso, sospendo la seduta.

La seduta, sospesa alle 15,15 è ripresa alle 15,35.

Si riprende la discussione del testo unificato dei progetti di legge.

(Ripresa esame articolo 16 — A.C. 332)

PRESIDENTE. Onorevole Maura Cossutta, accede all'invito a ritirare il suo emendamento 16.30?

MAURA COSSUTTA. No, signor Presidente, insisto per la sua votazione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Maura Cossutta 16.30, 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>	327
<i>Votanti</i>	325
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	163
<i>Hanno votato sì</i>	22
<i>Hanno votato no .</i>	303).

Onorevole Scantamburlo, accede all'invito a ritirare il suo emendamento 16.21?

DINO SCANTAMBURLO. Sì, signor Presidente, lo ritiro.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Maura Cossutta 16.31, 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>	334
<i>Votanti</i>	333
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	167
<i>Hanno votato sì</i>	23
<i>Hanno votato no .</i>	310).

Onorevole Cè, accede all'invito a ritirare il suo emendamento 16.8?

ALESSANDRO CÈ. No, signor Presidente, insisto per la sua votazione.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Cè 16.8, 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	325
Maggioranza	163
Hanno votato sì	151
Hanno votato no ..	174).

Prendo atto che i presentatori degli identici emendamenti Volontè 16.14 e Burani Procaccini 16.18 insistono per la votazione dei loro emendamenti.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Volontè 16.14 e Burani Procaccini 16.18, 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	324
Votanti	323
Astenuti	1
Maggioranza	162
Hanno votato sì	144
Hanno votato no ..	179).

Onorevole Michielon, accede all'invito a ritirare il suo emendamento 16.15?

MAURO MICHELI. No, signor Presidente, insisto per la sua votazione e chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Onorevole Michielon, lei sa che il gruppo della Lega nord Padania ha esaurito il tempo a sua disposizione già

raddoppiato, pertanto la prego di contenere il suo intervento nell'ordine dei due minuti. Prego, onorevole Michielon.

MAURO MICHELI. Signor Presidente, desidero solo perorare l'emendamento in esame, attraverso il quale fra le varie priorità di intervento si intendono annoverare le prestazioni di aiuto e assistenza a domicilio o in strutture sanitarie a favore dei malati terminali, anche attraverso il finanziamento di associazioni di volontariato senza scopi di lucro.

Ritengo si tratti di un aspetto fondamentale perché molte famiglie che devono assistere un malato terminale in casa si trovano di fronte a gravi problemi. Si tratta di un emendamento che contiene un principio importante, nella fattispecie mi riferisco al volontariato. Invito, quindi, l'Assemblea a votare a favore del mio emendamento 16.15 perché rappresenta un segno di civiltà e rende merito alle associazioni di volontariato per l'opera che svolgono su tutto il territorio aiutando i malati terminali (Applausi dei deputati del gruppo della Lega nord Padania).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Michielon 16.15, 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 e votanti	332
Maggioranza	167
Hanno votato sì	154
Hanno votato no ..	178).

Prendo atto che l'onorevole Michielon insiste per la votazione del suo emendamento 16.16.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Michielon 16.16, 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	314
Votanti	313
Astenuti	1
Maggioranza	157
Hanno votato sì	145
Hanno votato no ..	168).

Onorevole Maura Cossutta, accoglie l'invito al ritiro del suo emendamento 16.32 ?

MAURA COSSUTTA. Sì, signor Presidente, lo ritiro perché il suo contenuto è già compreso nel testo dell'articolo.

PRESIDENTE. Sta bene. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Valpiana 16.9, 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	327
Votanti	325
Astenuti	2
Maggioranza	163
Hanno votato sì	29
Hanno votato no ..	296).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Scantamburlo 16.22, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

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

(Presenti	331
Votanti	207
Astenuti	124
Maggioranza	104

Hanno votato sì

Hanno votato no ..

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 16.34 (da votare ai sensi dell'articolo 86, comma 4-bis, del regolamento), accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

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

(Presenti	335
Votanti	190
Astenuti	145
Maggioranza	96
Hanno votato sì	184
Hanno votato no ..	6).

Onorevole Valpiana, accoglie l'invito al ritiro del suo emendamento 16.10 ?

TIZIANA VALPIANA. No, signor Presidente, insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Valpiana 16.10, 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	340
Votanti	304
Astenuti	36
Maggioranza	153
Hanno votato sì	17
Hanno votato no ..	287).

Onorevole Maura Cossutta, accoglie l'invito al ritiro del suo emendamento 16.33 ?

MAURA COSSUTTA. No, signor Presidente, insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Maura Cossutta 16.33, 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	334
Votanti	298
Astenuti	36
Maggioranza	150
Hanno votato sì	20
Hanno votato no ..	278).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Cè 16.11, 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	337
Votanti	332
Astenuti	5
Maggioranza	167
Hanno votato sì	142
Hanno votato no ..	190).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Cè 16.17, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	335
Votanti	333
Astenuti	2
Maggioranza	167
Hanno votato sì	147
Hanno votato no ..	186).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Valpiana 16.12, 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	334
Votanti	329
Astenuti	5
Maggioranza	165
Hanno votato sì	50
Hanno votato no ..	279).

Onorevole Cè, accoglie l'invito al ritiro del suo subemendamento 0.16.36.3?

ALESSANDRO CÈ. No, signor Presidente, insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Sta bene.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Burani Procaccini.

MARIA BURANI PROCACCINI. Signor Presidente, il nostro gruppo voterà a favore del subemendamento, perché esso tiene conto delle scarse risorse che questa legge metterà a disposizione e, quindi, sembra veramente opportuno che si parli di ulteriori finanziamenti, in modo che tale aspetto venga delineato, anche se in maniera piuttosto approssimativa.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sul subemendamento Cè 0.16.36.3, 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	333
Maggioranza	167
Hanno votato sì	146
Hanno votato no ..	187).