

mente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 331 miliardi per l'anno 1998, lire 467 miliardi per l'anno 1999 e lire 640 miliardi per l'anno 2000, mediante corrispondente riduzione del medesimo stanziamento, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica; quanto a lire 136,6 miliardi per l'anno 1998 e a lire 275,2 miliardi per l'anno 1999 e a lire 360,2 miliardi per l'anno 2000, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto a fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

2. Il ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

5.1. (Nuova formulazione).

Governo.

(A.C. 4240 – Sezione 6)

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

premesso che:

l'aeroporto di Cuneo Levaldigi, per le sue caratteristiche strutturali, relative a piste e radioaiuti, è perfettamente in grado di accogliere ogni tipo di traffico aereo operante tra paesi europei e del bacino del Mediterraneo;

tale aeroporto è stato interamente realizzato con investimenti a carico della società di gestione;

l'incendio che ha danneggiato parte dell'aerostazione, ivi compresi i locali adibiti a torre e sala apparati, pur costringendo a sistemazioni precarie dei servizi svolti in precedenza nei locali predetti, non ha limitato la ricettività operativa dell'aeroporto, così come dimostrano i dieci voli di linea ivi dirottati, accolti nella sola serata del 1° dicembre 1997, in presenza di limitazione operativa dell'aeroporto di Torino, a causa della nebbia;

l'aeroporto di Cuneo Levaldigi potrebbe migliorare e offrire nuovi servizi, con conseguente miglioramento del risultato di gestione, se sgravato dai pesanti oneri derivanti dalla totale assenza di interventi da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale dell'aviazione civile sia per quanto riguarda la realizzazione che per la manutenzione delle infrastrutture;

considerato altresì che:

le attuali limitazioni operative dell'aeroporto di Torino creeranno gravi disagi, che potranno solo in parte essere contenuti utilizzando, quale scalo alternativo, l'aeroporto di Cuneo e ciò a causa del mancato finanziamento dei lavori di ampliamento del piazzale aeromobili, la cui progettazione esecutiva è stata presentata dalla omonima società di gestione a Civalia fin dal 1994;

la situazione attuale degli aeroporti piemontesi non appare certo adeguata a svolgere un ruolo di complemento indispensabile in un quadro economico complessivo;

impegna il Governo

a stanziare una somma pari all'incirca a cinque miliardi di lire nell'ambito degli interventi nel settore del trasporto aereo per l'esercizio 1998, finalizzata ad opere di adeguamento delle infrastrutture dell'aeroporto di Cuneo Levaldigi e, in particolare, dell'aerostazione passeggeri, degli uffici e dei relativi impianti.

9/4240/1.

« Barral, Ciapusci, Mammola, Cavanna Scirea ».

La Camera,

premessò che:

l'alluvione del novembre del 1996 aveva causato, tra l'altro, il crollo del ponte di Borgo San Giuseppe, sul torrente Gesso, interrompendo così la linea ferroviaria Cuneo-Mondovì;

dal novembre del 1996 i viaggiatori sono costretti ad utilizzare un servizio di autobus, più lento e pericoloso, che utilizza la strada statale Cuneo-Mondovì, già normalmente intasata dal traffico, peggiorando così la viabilità stradale;

la spesa per la ricostruzione del ponte sul torrente Gesso, relativo alla linea Cuneo-Mondovì è stimata in 2,5-4 miliardi di lire;

impegna il Governo

ad attivarsi urgentemente e fattivamente affinché siano previsti gli opportuni stanziamenti per la ricostruzione del ponte della linea ferroviaria Cuneo-Mondovì sul torrente Gesso.

9/4240/2.

« Chiappori, Barral, Alborghetti, Mammola, Cavanna Scirea ».

La Camera,

premessò che:

la linea ferroviaria Torino-Cuneo, nella tratta Fossano-Bivio Madonna dell'Olmo, è ancora a binario unico;

su questa tratta transitano mediamente più di sessanta treni al giorno: essa è perciò utilizzata al limite della sua potenzialità;

il binario unico pone pesanti vincoli nella redazione degli orari: il ritardo di un treno crea ripercussioni a catena, creando così gravi irregolarità nella circolazione;

le manovre di incrocio provocano perdite di tempo che influenzano negativamente i tempi di percorrenza nella tratta Torino-Cuneo;

la spesa per il raddoppio della tratta Fossano-Bivio Madonna dell'Olmo è stimata in 40-50 miliardi di lire;

impegna il Governo

ad attivarsi urgentemente e fattivamente affinché siano previsti gli opportuni stanziamenti per il raddoppio della tratta Fossano-Bivio Madonna dell'Olmo (Cuneo).

9/4240/3.

« Oreste Rossi, Chincarini, Barral, Mammola, Cavanna Scirea ».

La Camera,

esaminato il disegno di legge n. 4240, recante interventi nel settore dei trasporti;

ritenuto necessario che sia istituita, presso l'aeroporto internazionale di Fiumicino, una nuova casa da gioco, analogamente a quanto avviene presso altri aeroporti internazionali di altre sedi europee, consentendovi peraltro l'accesso ai soli passeggeri muniti di carta d'imbarco;

ritenuto, altresì, che sia indispensabile, a tal fine, predisporre un intervento legislativo, il quale, oltre a prevedere l'istituzione della casa da gioco, stabilisca le necessarie deroghe agli articoli da 718 a 722 del codice penale, che concernono le contravvenzioni in materia di gioco d'azzardo;

impegna il Governo

ad assumere ogni opportuna iniziativa, anche di natura legislativa, al fine di prevedere in tempi brevi l'istituzione di una casa da gioco nel settore voli internazionali dell'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino, consentendovi l'accesso ai soli passeggeri muniti di carta d'imbarco e stabilendo le necessarie disposizioni in deroga al codice penale.

9/4240/4.

« Baccini ».

La Camera,

premessò che la Corte costituzionale, con sentenza dell'8 e 16 maggio 1997, n. 135 ha annullato il decreto del Ministro dei trasporti del e della navigazione 19 gennaio 1996, concernente "Nuovi criteri e direttive per la distrazione degli autobus dal servizio di linea al noleggio e viceversa";

premessò altresì che il codice della strada si presta a contrastanti interpretazioni, in quanto — mentre il comma 6 dell'articolo 82 prevede l'emanazione di direttive ministeriali per l'utilizzo degli autobus da noleggio sulle autolinee e viceversa — il quarto comma dell'articolo 87 riconosce la facoltà all'ente concedente di autorizzare autobus di linea per noleggio purché non sia pregiudicata la regolarità del servizio;

impegna il Governo

a emanare entro breve termine direttive atte a superare il vuoto normativo venutosi a creare al fine di consentire l'utilizzo in maniera ottimale degli autobus, evitando un eccessivo incremento dei costi delle aziende e permettendo, allo stesso tempo, una flessibilità nello svolgimento dei servizi.

9/4240/5.

« Pirovano, Ciapusci, Chincarini, Bosco, Alborghetti ».

La Camera,

premessò che:

l'aeroporto di Boscomantico (Verona) è stato individuato quale base operativa dal Corpo forestale dello Stato al servizio della prevenzione ambientale e della lotta contro gli incendi nelle regioni Lombardia, Veneto e Trentino-Alto Adige;

nell'anno 1995 è stata stanziata la somma di oltre 3 miliardi per la riqualificazione dell'aeroporto stesso, ma i lavori non sono ancora iniziati;

impegna il Governo

a provvedere affinché l'aeroporto possa divenire anche una base operativa di protezione civile dell'intero Nord-Est, coordinando interventi fra il ministero delle politiche agricole e dell'interno, sbloccando le procedure d'appalto per i lavori di riqualificazione

9/4240/6.

« Chincarini, Bagliani ».

La Camera,

esaminato il disegno di legge n. 4240 recante "Interventi nel settore dei trasporti";

considerata l'importanza che ricopre la linea Bergamo-Treviglio per i collegamenti con linee nazionali ed europee;

impegna il Governo

a finanziare entro il 1998, nello specifico nella prossima finanziaria, il raddoppio della linea ferroviaria sopra citata.

9/4240/7.

« Terzi, Alborghetti, Stucchi, Chincarini ».

La Camera,

considerato che il Giubileo 2000 determinerà un movimento di pellegrini da tutto il mondo verso Roma e le altre mete religiose — storico artistiche del nostro paese;

verificata l'esigenza di un quadro di servizi efficienti e comunque in grado di consentire una equilibrata dislocazione sul territorio di queste presenze, per garantire una fruizione certa delle manifestazioni segnalate dalla Santa Sede su Roma e negli altri centri religiosi della penisola;

verificato altresì che in questo quadro è apparso ottimale il sistema aeroporto-ferrovia sull'asse Grosseto — San Pietro (Stazione FF.S.) e verso l'interno toscano e umbro, tanto da determinare una intesa fra il responsabile Vaticano della organiz-

zazione di questi servizi, monsignor Andreatta, il sistema degli enti locali, le curie vescovili della provincia di Grosseto e Siena, la regione Toscana, per l'utilizzazione dell'aeroporto di Grosseto per lo scalo di un considerevole numero di voli charter e per la possibile utilizzazione di strutture di accoglienza e alberghiera nel sud Toscana;

considerato che per rendere praticabile questa intesa è necessario il potenziamento delle attuali strutture dello scalo civile per utilizzare al massimo la disponibilità e le potenzialità offerte dal locale aeroporto militare;

verificato che la società SEAM titolare della gestione dello scalo civile, ha predisposto i progetti necessari a questo fine e pur avendo avanzato richiesta di finanziamento sulla legge n. 270 del 1997 non ha conseguito la copertura auspicata;

considerata l'indifferibilità e l'urgenza di procedere al finanziamento e alla realizzazione delle opere previste per non bloccare un modulo di servizi di grande rilevanza ed efficacia al fine di alleggerire gli aeroporti romani ed il carico di presenze sui servizi della città di Roma;

visto l'articolo 1 del disegno di legge n. 4240 « Interventi nel settore dei trasporti », che dispone finanziamenti per il potenziamento e l'ammodernamento di aeroporti ai fini dello svolgimento del Giubileo 2000;

impegna il Governo

a considerare tra le priorità il finanziamento del progetto di ammodernamento e potenziamento dell'aeroscalo civile di Grosseto.

9/4240/8.

« Tattarini, Vigni ».

La Camera,

considerato che:

il Presidente del Consiglio dei ministri, onorevole Romano Prodi, nella sua

recente visita in Campania, nei luoghi colpiti dal drammatico evento franoso, ha sottolineato come il riscatto del Meridione d'Italia passi anche attraverso un impegno concreto per l'occupazione, realizzabile soprattutto grazie ad una lungimirante politica per le infrastrutture;

infatti, il ritardo infrastrutturale che caratterizza il sud Italia è certamente tra le cause precipue del mancato sviluppo economico;

tra le infrastrutture primaria importanza assumono quelle inerenti al trasporto aereo, che vedono la Campania in una condizione di forte arretratezza, dovuta principalmente alla inadeguatezza del principale scalo campano, l'aeroporto di Capodichino, ormai non più in grado di assorbire la forte crescita del traffico passeggeri (circa 12 per cento di aumento annuo);

la recente sciagura che ha colpito la Campania ha dimostrato come sia necessario programmare in maniera oculata e responsabile l'utilizzo del territorio, al fine di ridurre al minimo i rischi per le popolazioni civili: anche in tale ottica è urgente l'apertura di un altro scalo aeroportuale in Campania, che vada ad assorbire una quota consistente dei voli attualmente gravanti su Capodichino allo scopo di ridimensionarne il pericolo;

la regione Campania ha nello scorso gennaio individuato nell'attuale aeroporto militare di Grazzanise il sito idoneo per la realizzazione del nuovo scalo internazionale della Campania, in grado, in prospettiva, di diventare il principale aeroporto del sud;

la zona individuata è ideale sia dal punto di vista logistico (vicinanza ad importanti arterie stradali a scorrimento veloce e alle linee ferroviarie) sia da quello strutturale (l'aeroporto militare già esistente può essere agevolmente adattato al traffico civile),

impegna il Governo

a favorire la realizzazione dell'aeroporto internazionale di Grazzanise, soprattutto

accelerando le procedure per il rilascio delle autorizzazioni amministrative di propria competenza nonché disponendo in tempi brevi l'erogazione dei fondi statali disponibili.

9/4240/9.

« Bocchino, Giardiello, Mam-mola, Tuccillo, Landolfi, Cuscunà ».

La Camera,

considerato che:

il decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, all'articolo 9 stabilisce che per le aziende di trasporto pubblico locale che, entro il 31 dicembre 1995, non hanno conseguito un miglioramento del rapporto tra i proventi e i costi rispetto a quello relativo al 1993, di almeno il 20 per cento della differenza percentuale mancante al raggiungimento del 35 per cento, le regioni dispongono che per il 1996 e 1997, il recupero dei contributi concessi a copertura dei disavanzi di esercizio dei servizi pubblici, già anticipati con le operazioni di mutuo;

il trasporto pubblico locale effettuato nei comuni montani con meno di cinquemila abitanti e nei centri abitati con meno di cinquecento abitanti ricompresi negli altri comuni montani, è fortemente penalizzato rispetto al trasporto che si svolge in pianura, risultando perciò assai difficile conseguire il miglioramento che richiede la legge citata;

impegna il Governo

affinché le disposizioni di cui all'articolo 1, commi 9, 10 e 11 della legge n. 204 del 1995, non vengano applicate al trasporto pubblico locale dei comuni e centri abitati di cui all'articolo 23 della legge 31 gennaio 1994, n. 97.

9/4240/10.

« Ciapusci, Chincarini, Bosco, Alborghetti, Pirovano ».

La Camera dei deputati

premesso

che lo sviluppo del trasporto aereo pone gravi problemi di inquinamento atmosferico ed acustico giacché provoca danni rilevanti ed irreversibili alla salute pubblica ed all'integrità degli strati più alti e vulnerabili dell'atmosfera;

che la legge quadro sull'inquinamento acustico n. 447 del 1995 fissa limiti ed adempimenti per contenere l'inquinamento prodotto dal traffico aereo;

la legge finanziaria 1998 istituisce una imposta erariale regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili più rumorosi, così come avviene in altri paesi dell'Unione europea come la Germania;

le società di gestione degli aeroporti italiani hanno presentato ricorso al TAR del Lazio contro le disposizioni previste nel decreto del Presidente della Repubblica n. 496 del 1997 che fissa delle sanzioni per i vettori che non si attengono alle procedure antirumore, nonché limiti al traffico aereo notturno, vietando i voli tra le ore 23.00 e le ore 6.00 a tutti gli aeromobili, con esclusione dei postali e degli aeroporti di Fiumicino, Malpensa e Bergamo;

con decreto del 31 ottobre 1997 il ministro dei trasporti e della navigazione ha istituito le commissioni che dovranno stabilire le procedure antirumore in prossimità degli aeroporti ed ha definito la zonizzazione del territorio intorno ad essi, con le indicazioni delle diversificate destinazioni d'uso del territorio in funzione del livello di inquinamento acustico;

in materia di inquinamento atmosferico non sono stati invece predisposti specifici provvedimenti per il suo contenimento;

impegna il Governo

a sospendere l'erogazione di contributi a favore delle società di gestione che non rispettano le leggi e le disposizioni vigenti contro l'inquinamento acustico;

ad accelerare i tempi di monitoraggio delle caratteristiche dei diversi aeroporti italiani sotto l'aspetto dell'inquinamento da rumore;

a predisporre in tempi brevi un provvedimento mirante a ridurre l'inquinamento atmosferico derivante dal traffico aereo.

9/4240/11.

« Galletti, Boghetta ».

La Camera dei deputati,

approvato il comma 3 dell'articolo 1 del disegno di legge « Interventi nel settore dei trasporti » nel quale si dispone una spesa di 9 miliardi di lire per il 1998 per la realizzazione della nuova sede della Scuola nazionale di assistenza al volo prevista dall'articolo 2, comma 3-*bis*, del decreto-legge n. 251 del 1995; convertito con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351;

considerato che la riallocazione della Scuola nazionale per l'assistenza al volo, mediante l'individuazione di un'adeguata area aeroportuale, ha registrato sviluppi dal 1995 ad oggi con convenzioni e progetti di fattibilità come previsto dall'ordine del giorno (9/2439/3) accolto dal Governo in occasione dell'esame del decreto-legge n. 49 del 1995;

impegna il Governo

a procedere con urgenza all'assegnazione di fondi previsti al comma 3, articolo 1, del disegno di legge n. 4240 al fine di avviare entro tempi brevi la Scuola nazionale di assistenza al volo, indispensabile per garantire alta professionalità e sicurezza per il nostro sistema di trasporto aereo.

9/4240/12.

« Sedioli, Bielli ».

La Camera,

considerato che:

l'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio ha una capacità operativa di circa 2 milioni di passeggeri annui, i quali possono

essere accolti da un'infrastruttura moderna e funzionale dotata di attrezzature ed impianti qualitativamente elevati e rispondenti a tutti i requisiti richiesti in termini di sicurezza e qualità del servizio;

l'aeroporto citato, al quarto posto in Italia per il trasporto di merci dietro a Fiumicino, Malpensa e Linate, nell'anno 1996 ha registrato una movimentazione di merci pari a 46.000 tonnellate;

allo scopo di competere validamente sul mercato dell'offerta dei servizi aeroportuali la società che attualmente gestisce l'aeroporto ha predisposto un piano di interventi finalizzati al potenziamento delle infrastrutture e attrezzature aeroportuali;

il suddetto piano di interventi richiede un investimento pari ad un ammontare di lire 80 miliardi interamente a carico della società di gestione stessa;

impegna il Governo

ad affidare, per almeno trenta anni, la concessione per la gestione totale come previsto dal regolamento sulle gestioni in attuazione dell'articolo 10, comma 13, della legge n. 351 del 1995, affinché vengano realizzate tutte quelle opere necessarie ad assicurare la competitività del medesimo aeroporto e allo stesso tempo sia consentito alla società di gestione un ritorno economico dell'investimento.

9/4240/13.

« Alborghetti, Stucchi, Terzi, Chincarini, Parolo, Frosio Roncalli, Ciapusci, Martinelli, Colombo, Pagliarini ».

La Camera,

premesso che:

l'obiettivo del Governo è cedere quote azionarie Alitalia dopo una fase di ristrutturazione che da una parte prevede la ricapitalizzazione dell'azienda con finanziamenti pubblici, e dall'altra l'attuazione del piano industriale Alitalia del giugno 1996;

il titolo Alitalia in borsa ha avuto negli ultimi mesi un andamento tale da

alimentare il sospetto che vi siano in atto speculazioni. In particolare, sembra delinearsi la possibilità di *insider trading*;

ancora non è stata data attuazione all'azionariato dei dipendenti previsto nello stesso piano industriale Alitalia del giugno 1996;

a fronte della ricapitalizzazione di Alitalia il Governo non ha ancora definito, e il Parlamento non ha mai discusso nel merito, gli indirizzi in riferimento ai seguenti punti:

a) modello di azionariato;

b) le caratteristiche dell'azionariato dei lavoratori (a termine o quota permanente);

c) valutazione del piano industriale;

impegna il Governo

a prevedere la vendita delle azioni tramite offerta pubblica;

a emanare un documento d'indirizzo da sottoporre al parere del Parlamento che contenga i seguenti punti:

a) rapporto tra azioni dei dipendenti e quota azionaria detenuta dall'IRI;

b) gli assetti societari, compreso l'Alitalia team;

fino all'espressione del parere devono essere vietate modifiche all'organizzazione aziendale;

a operare affinché si pervenga al contratto unico del trasporto aereo al fine di evitare concorrenza sleale tra aziende e trattamenti diversi per i lavoratori;

a intervenire presso la dirigenza Alitalia affinché siano ripristinate relazioni sindacali corrette con tutte le organizzazioni sindacali presenti in azienda.

9/4240/14.

« Boghetta, Eduardo Bruno, Galletti ».

(Testo così modificato nel corso della seduta).

La Camera,

premesso che:

il problema dell'inquinamento atmosferico causato dalla circolazione degli autoveicoli ha raggiunto negli ultimi anni livelli di particolare gravità;

considerato che il traffico urbano e le conseguenze della congestione del sistema dei trasporti, in tutte le maggiori città italiane, hanno assunto di recente livelli di congestione intollerabili, con effetti negativi per la salute dei cittadini;

considerato che gli effetti del traffico e dell'inquinamento, sia atmosferico che acustico, determinano inoltre sensibili costi per la collettività;

considerato che al fine di ridurre l'inquinamento e la congestione del traffico urbano occorre potenziare adeguatamente i servizi di trasporto pubblico non inquinanti;

considerato che il disegno di legge n. 4240, recante interventi nel settore dei trasporti prevede misure per il risanamento e per lo sviluppo dei trasporti pubblici locali al fine di consentire la maggior diffusione dei mezzi di trasporto pubblici a ridotto tasso di inquinamento;

impegna il Governo

a destinare congrue risorse finanziarie per consentire il rinnovo del parco dei mezzi di trasporto pubblico locale in servizio nei centri urbani, in modo da favorire la sostituzione dei veicoli esistenti con altri a minor impatto ambientale, con particolare riferimento a quelli a trazione elettrica.

9/4240/15.

« Eduardo Bruno, Stajano, Boghetta, Diliberto, Galletti, Tuccillo, Chincarini ».

**PROGETTO DI LEGGE COSTITUZIONALE: REVISIONE
DELLA PARTE SECONDA DELLA COSTITUZIONE (3931)**

(A.C. 3931 - Sezione 1)

TITOLO II

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

ART. 64.

Il Presidente della Repubblica è eletto a suffragio universale e diretto.

Sono elettori tutti i cittadini che abbiano raggiunto la maggiore età.

EMENDAMENTI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 64 DEL TESTO COSTITUZIONALE

ART. 64.

Sopprimerlo.

*** 64. 1.** (ex C. 67. 4.)

Diliberto, Marino, Armando Cossutta, Bertinotti, Salvato, Marchetti, Meloni, Vendola.

Sopprimerlo.

*** 64. 2.** (ex C. 67. 21.)

Malavenda.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 64. — Il Presidente della Repubblica federale è eletto dal Parlamento in seduta comune dei suoi membri. All'elezione partecipano cinque delegati per ogni

regione o provincia autonoma eletti dai consigli regionali e provinciali in modo che sia assicurata la rappresentanza delle minoranze. L'elezione del Presidente della Repubblica ha luogo per scrutinio segreto a maggioranza di due terzi dell'Assemblea. Dopo il terzo scrutinio è sufficiente la maggioranza assoluta.

****64. 3.** (ex C. 67. 9.)

Zeller, Brugger, Widmann, Caveri.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 64. — Il Presidente della Repubblica federale è eletto dal Parlamento in seduta comune dei suoi membri. All'elezione partecipano cinque delegati per ogni regione o provincia autonoma eletti dai consigli regionali e provinciali in modo che sia assicurata la rappresentanza delle minoranze. L'elezione del Presidente della Repubblica ha luogo per scrutinio segreto a maggioranza di due terzi dell'Assemblea. Dopo il terzo scrutinio è sufficiente la maggioranza assoluta.

**** 64. 4.** (ex C. 67. 9.)

Fontan.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 64. — Il Presidente della Repubblica è eletto dal Parlamento in seduta comune.

L'elezione del Presidente della Repubblica ha luogo per scrutinio segreto a maggioranza dei due terzi dell'Assemblea nelle prime tre votazioni, e con la maggioranza assoluta nel quarto scrutinio.

Qualora nessuno sia eletto nel quarto scrutinio, si procede ad un quinto scrutinio tra i due candidati che hanno ottenuto i maggiori voti nel quarto scrutinio; a parità di voti viene eletto il più anziano di età.

* **64. 7.** (C. 67. 6.)

Nardini.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 64. — Il Presidente della Repubblica è eletto dal Parlamento in seduta comune.

L'elezione del Presidente della Repubblica ha luogo per scrutinio segreto a maggioranza dei due terzi dell'Assemblea nelle prime tre votazioni, e con la maggioranza assoluta nel quarto scrutinio.

Qualora nessuno sia eletto nel quarto scrutinio, si procede ad un quinto scrutinio tra i due candidati che hanno ottenuto i maggiori voti nel quarto scrutinio; a parità di voti viene eletto il più anziano di età.

* **64. 8.** (C. 67. 3.)

Centò, Gardiol, Dalla Chiesa, Galletti.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 64. — Il Presidente della Repubblica è eletto dal Parlamento in seduta comune.

L'elezione del Presidente della Repubblica ha luogo per scrutinio segreto a maggioranza dei due terzi dell'assemblea nelle prime tre votazioni, e con la maggioranza assoluta nel quarto scrutinio.

Qualora nessuno sia eletto nel quarto scrutinio, si procede ad un quinto scrutinio tra i due candidati che hanno ottenuto i maggiori voti nel quarto scrutinio; a parità di voti viene eletto il più anziano di età.

* **64. 9.** (C. 67. 22.)

Malavenda.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 64. — Il Presidente della Repubblica è eletto dal Parlamento in seduta

comune dei suoi membri. L'elezione del Presidente della Repubblica ha luogo per scrutinio segreto a maggioranza dei due terzi dell'Assemblea nei primi tre scrutini. Se entro i primi tre scrutini il Presidente non è stato eletto, si procede, entro sessanta giorni, all'elezione popolare diretta del Capo dello Stato, mediante ballottaggio fra i due candidati che siano risultati i più votati nel terzo scrutinio dal Parlamento in seduta comune. A parità di voti, accede al ballottaggio il più anziano di età.

64. 410.

La Malfa.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 64. — Il Presidente della Repubblica è eletto dal Parlamento in seduta comune dei suoi membri.

All'elezione partecipano tre delegati per ogni regione, eletti dal Consiglio regionale in modo che sia assicurata la rappresentanza delle minoranze. La Valle d'Aosta ha un solo delegato.

L'elezione del Presidente della Repubblica ha luogo per scrutinio segreto a maggioranza di due terzi dell'assemblea. Dopo il terzo scrutinio è sufficiente la maggioranza assoluta.

64. 5. (ex C. 67. 23.)

Malavenda.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 64. — Il Presidente della Repubblica è eletto dal Parlamento in seduta comune dei suoi membri.

All'elezione partecipano tre delegati per ogni Regione eletti dal Consiglio regionale in modo che sia assicurata la rappresentanza delle minoranze. La Valle d'Aosta ha un solo delegato.

L'elezione del Presidente della Repubblica ha luogo per scrutinio segreto a maggioranza di due terzi dell'Assemblea. Dopo il terzo scrutinio è sufficiente la maggioranza.

64. 6. (ex C. 67. 17.)

Fontan, Maroni, Fontanini.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 64. — Il Presidente della Repubblica è eletto dal Parlamento in seduta comune dei suoi membri.

All'elezione partecipano tre delegati per ogni Regione eletti dal Consiglio regionale in modo che sia assicurata la rappresentanza delle minoranze. La Valle d'Aosta ha un solo delegato.

64. 385. (ex C. 67. 20)

Scalia, Mattioli, Paissan.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 64. — Il Presidente della Repubblica è eletto dalla Camera dei deputati integrata da venti delegati per ogni Regione eletti dal Consiglio regionale in modo che sia assicurata la rappresentanza delle minoranze.

L'elezione del Presidente della Repubblica ha luogo per scrutinio segreto a maggioranza di due terzi dell'Assemblea. Dopo il terzo scrutinio è sufficiente la maggioranza semplice.

64. 11. (ex C. 67. 15.)

Comino, Fontan, Maroni, Fontanini.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 64. — Il Presidente della Repubblica è il capo della Repubblica italiana ed è eletto a scrutinio segreto ancorché elettronico e telematico dai membri delle Camere, dei Consigli regionali, comunali, circoscrizionali e di quartiere costituiti in seggio unico e senza vincolo di mandato.

64. 10. (ex C. 67. 24.)

Malavenda.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 64. — Il Presidente della Repubblica, insieme con il Vice Presidente, è eletto a suffragio universale e diretto da tutti i cittadini maggiorenni.

64. 386. (ex C. 67. 13.)

Martino, Savelli, Buttiglione, Masi, Acierno, Aleffi, Amato, Baiamonte, Bec-

chetti, Bicocchi, Biondi, Burani Procaccini, Cola, Collavini, Colletti, Conte, Di Comite, Divella, Errigo, Fei, Filocamo, Fiori, Fragalà, Fratta Pasini, Frau, Giannattasio, Gramazio, Landi di Chiavenna, Lavagnini, Leone, Maiolo, Marinacci, Marzano, Masiero, Maticena, Matranga, Melograni, Nan, Niccolini, Palmizio, Palumbo, Parenti, Piva, Pozza Tasca, Rivelli, Rivolta, Rossetto, Sanza, Savarese, Scaltritti, Scarpa Bonazza Buora, Serra, Stagno d'Alcontres, Taborcelli, Taradash, Tarditi, Viale, Carmelo Carrara, Tassone.

Sopprimere il primo comma.

64. 377. (C. 67. 21.)

Malavenda.

Sostituire il primo comma con il seguente:

Il Presidente della Repubblica e il Vice Presidente sono eletti a suffragio universale.

64. 384. (C. 67. 12.)

Mastella, Giovanardi, Peretti, Manzione, Angeloni, Baccini, Cardinale, Cimadoro, D'Alia, De Franciscis, Del Barone, Di Nardo, Fabris, Follini, Fronzuti, Galati, Lucchese, Miraglia del Giudice, Nocera, Pagano, Scoca.

Al primo comma, e ovunque ricorrano, dopo le parole: Presidente della Repubblica aggiungere la seguente: federale.

Conseguentemente, nel disegno di legge, ovunque ricorrano, dopo le parole: Presidente della Repubblica aggiungere la seguente: federale.

64. 400. (S. Tit. II.2, S. Coord. 1)

Fontanini, Fontan, Maroni.

Al primo comma, dopo le parole: è eletto aggiungere le seguenti: dal popolo.

64. 380. (ex C. 67. 18)
Pivetti.

Al primo comma, sostituire le parole: a suffragio universale e diretto con le seguenti: dal Parlamento in seduta comune dei suoi membri.

64. 12. (ex S. 67. 15)
Cavaliere, Stucchi.

Al primo comma, sostituire le parole: a suffragio universale e diretto con le seguenti: dal Parlamento in seduta comune.

* **64. 381.** (ex S. 67. 19.)
Pivetti.

Al primo comma, sostituire le parole: a suffragio universale e diretto con le seguenti: dal Parlamento in seduta comune.

* **64. 382.** (S. 67. 17.)
Malavenda.

Sopprimere il secondo comma.

64. 13.
Malavenda.

Al secondo comma, sostituire le parole: cittadini che abbiano raggiunto la maggiore età con le seguenti: parlamentari deputati e senatori della Repubblica italiana con la esclusione dei senatori a vita.

64. 383.
Malavenda.

Al secondo comma, sostituire le parole: cittadini con le seguenti: rappresentanti istituzionali definiti dal sistema parlamentare.

64. 318.
Malavenda.

Al secondo comma, sostituire le parole: cittadini che abbiano raggiunto la maggiore età con le seguenti: cittadini italiani che abbiano compiuto sedici anni.

64. 14.
Pecoraro Scanio.

Al secondo comma, sostituire le parole: raggiunto la maggiore età con le seguenti: superato il ventunesimo anno di età.

64. 15.
Boccia.

Al secondo comma, sostituire le parole: la maggiore età con le seguenti: anni sedici e giorni uno di età.

64. 16.
Malavenda.

(Segue una serie di 359 emendamenti a firma Malavenda, recanti variazioni a scalare)

Al secondo comma, sostituire le parole: la maggiore età con le seguenti: anni sedici e giorni 360 di età.

64. 376.
Malavenda.