

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 stanziare 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-