

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

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

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

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

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

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

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

delle Ferrovie che non vuol capire tutto questo discorso, prima di spiegarlo a noi in Parlamento, spiegatele a loro!

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 3.7, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	367
<i>Votanti</i>	362
<i>Astenuti</i>	5
<i>Maggioranza</i>	182
<i>Hanno votato sì</i>	152
<i>Hanno votato no</i> .	210).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Bosco 3.14.

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

RINALDO BOSCO. Presidente, questo emendamento, che propone di spostare i finanziamenti verso il Friuli-Venezia Giulia, ha lo scopo di contrastare la trappola che si è perpetrata al Senato. Al Senato, è stata chiesta la sede deliberante in Commissione e una volta ottenuta il relatore ha inserito una serie di emendamenti, tra i quali quello della Slovenia. Noi crediamo — non vorrei ripetere tutte le argomentazioni di chi mi ha preceduto — che sia veramente deleterio finanziare una rete ferroviaria di un paese pur vicino ma sempre straniero ed extracomunitario, quando la rottura di carico avviene nel nostro paese, per la precisione in Friuli-Venezia Giulia. In quella regione non solo non c'è il collegamento tra Gorizia e Trieste e tra Gorizia e la Slovenia, ma non c'è nemmeno il collegamento tra Venezia e Trieste; non c'è il collegamento verso l'Austria. Abbiamo costruito un grande interporto a Cervignano, che è stato inaugurato cinque volte; c'è stato il ministro

Burlando, c'è stato il sottosegretario Albertini, non so se ci sia stato anche il sottosegretario Soriero.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Ancora no, ma mi ripropongo di andarci al più presto.

RINALDO BOSCO. Ma ora è inutilizzato, perché c'è una rottura di carico e non si raggiunge l'Austria; attualmente, a Pontebba è interrotto. Non c'è il raddoppio della ferrovia.

Trieste viene penalizzata non solo perché ha Capodistria a soli 25 chilometri, ma perché devono essere risagomate le gallerie che conducono al porto di Trieste. Allora, il porto non lavora, così come non lavora l'interporto di Cervignano. Non c'è il collegamento verso il nord Europa e nemmeno verso l'est Europa. Tutto questo per favorire un gioco di sponda a livello commerciale, facendo in modo che il gioco non sia bloccato dal commissario europeo competente in materia di concorrenza: qui infatti si tratta di finanziare un'azienda privata con soldi pubblici, un fatto lesivo della concorrenza. Dopo gli aiuti sulla rottamazione, quindi, passiamo ai giochi di sponda per finanziare le imprese private.

Ovviamente noi ci opponiamo a questo disegno: prima abbiamo chiesto la soppressione del comma 2, ora proponiamo che questi soldi — almeno — siano prima impiegati nel Friuli-Venezia Giulia ed a Malpensa, cioè nei punti nodali per lo sviluppo futuro del traffico merci verso il nord e l'est dell'Europa.

Certamente non vogliamo cadere nel ricatto che viene fatto circolare su questa materia. Lo stesso relatore, in un comunicato stampa, ha fatto sapere che il Polo e la lega, utilizzando l'argomento della Slovenia, in realtà non vogliono appoggiare Malpensa. Al contrario noi vogliamo aiutare Malpensa ed abbiamo proposto emendamenti per rafforzare gli investimenti affinché l'aeroporto sia subito operativo, e lo stesso vale per la rete ferroviaria del Friuli-Venezia Giulia.

In conclusione, invitiamo l'Assemblea a votare a favore del mio emendamento 3.14, che intendiamo sostenere con forza (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, vorrei fornire un'informazione che forse può essere utile per comprendere pienamente perché il Governo è contrario all'emendamento in esame. Evidentemente l'onorevole Bosco non è ancora informato, ma questa è una comunicazione ufficiale: il lavoro per l'adeguamento delle sagome delle gallerie sulla rete tra Monfalcone e Trieste sono in corso; l'importo è di oltre 10 miliardi. Si tratta di un impegno concreto per agevolare il traffico merci verso il porto di Trieste.

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

ALBERTO DI LUCA. Signor Presidente, giustamente qualche minuto fa il collega dell'Ulivo ha detto che bisogna fare un po' di chiarezza in aula sull'argomento. Effettivamente è il caso di fare chiarezza.

Noi siamo contrari al finanziamento di 300 miliardi per la Slovenia se non altro per un motivo: crediamo sia opportuno investire prima in Italia.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Questo lo abbiamo capito!

ALBERTO DI LUCA. L'onorevole Pattoni non vuole che la linea ad alta velocità si fermi a Trieste. Siamo assolutamente d'accordo con lui ed aggiungiamo un particolare: vorremmo — almeno — che arrivasse a Trieste. Siamo dell'idea che

qualunque investimento possa sviluppare il futuribile asse da Lione alla Slovenia vada perseguito: quindi avrebbe il nostro consenso sempre che, innanzitutto, si cominciasse a sviluppare i tratti già ricordati (Torino-Milano, Milano-Venezia, Venezia-Trieste). Ma il Governo, invece, non vuole portare avanti questi investimenti.

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

ROBERTO MENIA. Signor Presidente, vorrei che rimanessero agli atti le motivazioni della nostra adesione all'emendamento proposto dal collega Bosco.

È un atteggiamento coerente rispetto a quanto abbiamo già affermato in precedenza. Abbiamo lasciato a futura memoria una proposta di emendamento soppressivo del comma 2, teso a destinare 300 miliardi alle ferrovie slovene, ed abbiamo ritirato gli emendamenti finalizzati a finanziare con una somma uguale o analoga le infrastrutture del Friuli-Venezia Giulia, per affermare quell'indirizzo in un ordine del giorno.

In definitiva, posto che l'emendamento dell'onorevole Bosco sostiene fondamentalmente le stesse tesi, noi voteremo a favore.

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

ANTONIO DI BISCEGLIE. Desidero ribadire il nostro voto contrario su questo emendamento, che è simile ad altri. Una sua approvazione arrecherebbe un danno molto grave a Trieste e al Friuli Venezia-Giulia perché impedirebbe di realizzare quelle grandi reti che consentirebbero alla città di uscire dall'isolamento e di svolgere un servizio per il paese.

Credo sia strano che chi adduce motivi come la globalizzazione presenti poi argomentazioni tanto ristrette, che non farebbero altro che avere una ricaduta negativa — torno a dirlo — proprio sui territori che potrebbero invece beneficiare di certi interventi.

Penso che si debba procedere alla realizzazione del corridoio europeo e per fare ciò occorre uno sviluppo che guardi oltre il nostro paese, anche per valorizzare la funzione di rapporto con l'est europeo che può essere svolta da Trieste e dal Friuli Venezia-Giulia.

Ecco dunque le ragioni della nostra contrarietà all'emendamento Bosco 3.14, mentre riteniamo che si debba procedere rapidamente alla realizzazione di queste grandi reti.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Bosco 3.14, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	353
<i>Votanti</i>	351
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	176
<i>Hanno votato sì</i>	147
<i>Hanno votato no</i> .	204).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Di Luca 3.17.

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

ALBERTO DI LUCA. È vero che in un piano globale previsto dal Governo i 170 miliardi che vengono chiesti con questo emendamento per il quadruplicamento delle ferrovie nord nella tratta da Milano a Malpensa 2000 sono già previsti, ma è altresì vero che, se venisse introdotto adesso il finanziamento, questo significherebbe fissare una data certa e dare un segnale politico ai nostri partner europei di una volontà di creare i collegamenti con Malpensa 2000.

Non dobbiamo dimenticare, infatti, che in questo momento la grande diatriba tra Kinnock ed il nostro paese riguarda proprio la questione dei collegamenti. Quindi

mi permetto di consigliare all'Assemblea di esprimere un voto favorevole sul mio emendamento 3.17.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Presidente, modificando il parere precedentemente espresso, invito i presentatori a ritirare questo emendamento perché, come è stato detto sia in Commissione sia nella discussione sulle linee generali, i finanziamenti complessivi per i collegamenti infrastrutturali con l'aeroporto Milano Malpensa ammontano a 691 miliardi. Per di più il Governo ha assunto l'impegno a prevedere con la prossima legge finanziaria ulteriori investimenti per quei collegamenti infrastrutturali.

Pertanto, pur cogliendo il senso dell'emendamento, invito i presentatori a ritirarlo e a trasfonderne il contenuto in un ordine del giorno.

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

ENZO SAVARESE. Presidente, credo che il collega Di Luca non ritirerà il suo emendamento 3.17 che, comunque, i deputati del gruppo di alleanza nazionale appoggeranno, esprimendo eventualmente su di esso un voto favorevole.

Mi fa piacere che il relatore Giardiello colga il senso della proposta. Vorrei leggere un'agenzia AGI di qualche giorno fa: « Giardiello (DS): Polo e lega fanno ostruzionismo su Malpensa ». Proprio per dimostrare che non è vero, il collega Giardiello esprima lui un voto favorevole sull'emendamento che chiede i fondi per Malpensa *(Applausi)*.

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

GIANCARLO GIORGETTI. Presidente, ritengo di poter condividere le dichiarazioni del collega Di Luca. Quindi preannuncio che i deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania esprimeranno un voto favorevole sul suo emendamento 3.17, anche perché ci sembra ridicolo che la richiesta di ritiro di un emendamento venga motivata con gli impegni assunti dal Governo in merito. Credo che di impegni su Malpensa questo Governo ne abbia presi molti, ma che pochi siano stati i fatti: i risultati lo dimostrano.

PAOLO MAMMOLA. Chiedo di parlare per dichiarazioni di voto.

PRESIDENTE. Onorevole Mammola, per il suo gruppo è già intervenuto il collega Di Luca, al quale formulo la domanda di rito, cioè se accetti l'invito rivoltogli dal relatore a ritirare il suo emendamento 3.17.

ALBERTO DI LUCA. Presidente, non posso accogliere l'invito del relatore per un motivo molto preciso: quando l'onorevole Giardiello fa riferimento allo stanziamento di 691 miliardi forse non sa — o altrimenti finge di non sapere — che esso non ha nulla a che fare con i 170 miliardi che con questo emendamento noi chiediamo e che sarebbero finalizzati al completamento del quadruplicamento della linea Milano Malpensa 2000 delle Ferrovie nord.

Quindi sarebbero 170 miliardi che non sono già previsti in quei 691 miliardi di cui si è parlato.

Piuttosto che dare 300 miliardi alla Slovenia per effettuare degli studi forse varrebbe la pena di « concentrarsi » prima sul nostro paese.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Di Luca 3.17, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	356
<i>Votanti</i>	354
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	178
<i>Hanno votato sì</i>	150
<i>Hanno votato no</i>	204

Passiamo alla votazione dell'articolo 3.

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

ENZO SAVARESE. Presidente, il gruppo di alleanza nazionale esprime la più forte contrarietà sull'articolo 3 e debbo dire che solo per senso di responsabilità, come opportunamente illustrato dal collega Menia, abbiamo ritirato gli emendamenti.

Vorremmo che in futuro che il Governo evitasse di inserire norme come quella per noi vergognosa del regalo di 300 miliardi alla Slovenia o a chi per essa; pertanto non possiamo non cogliere in questo articolo un tentativo complessivo del Governo di coartare la nostra volontà.

Come è già stato ricordato, gli articoli 1 e 2 del provvedimento riguardano la sicurezza mentre l'articolo 4 — lo dirà in sede di dichiarazione di voto l'onorevole Armani — riguarda le disposizioni sul Malpensa. Ora, proprio per Malpensa noi abbiamo manifestato un atteggiamento responsabile, però, all'opposizione, ad alleanza nazionale si può chiedere la collaborazione ma la connivenza la lasciamo ad altri *(Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale)*.

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

PAOLO MAMMOLA. Intervengo brevemente per motivare anche il nostro voto contrario su questo articolo.

Coerentemente abbiamo votato i primi due articoli che rappresentavano l'im-

pianto originario del testo presentato normativo presentato dal Governo. Come al solito, quando dobbiamo votare in aula dei provvedimenti che riguardano i sistemi di trasporto, immediatamente questi stessi provvedimenti diventano dei treni navetta ai quali viene agganciata una serie di altri provvedimenti che poco hanno a che fare con lo spirito e l'origine del provvedimento iniziale, per cui si aprono dibattiti e si sollevano questioni che poi a livello parlamentare sfociano anche in forme se non ostruzionistiche, sicuramente di grande contrasto.

Voteremo contro l'articolo 3 perché, come è già stato detto, è previsto uno stanziamento di 300 miliardi per la Slovenia, con tutto quello che c'è dietro. A tale riguardo intendo aggiungere che sarebbe stato meglio destinare questi soldi proprio in quell'area dove oggi i riflettori internazionali sono puntati; mi riferisco all'area del milanese e del nuovo aeroporto HUB intercontinentale.

Se è vero quello che ha detto il collega Giardiello e cioè che per Malpensa sono stati stanziati dal Governo 691 miliardi con vari provvedimenti di legge, allora lo stesso collega Giardiello dovrebbe sapere che vi è stata una sorta di cannibalismo, come sempre accade in questi casi quando vengono messe a disposizione delle risorse, da parte delle Ferrovie dello Stato. Queste ultime, infatti, sono andate a drenare praticamente il 60-70 per cento di queste risorse per interventi di ammodernamento della linea ferroviaria diciamo circostante la zona interessata, ma non direttamente finalizzati al collegamento tra la città di Milano e l'aeroporto di Malpensa; questo è il motivo per il quale oggi la Commissione europea ha bocciato il decreto Burlando.

Se questo è vero, come è vero perché le tabelle relative al finanziamento sono a disposizione di tutti, allora noi ribadiamo con forza che dopo la brutta figura fatta a livello comunitario, forse questa non era l'occasione di fare diciamo un *cadeau* alla Slovenia per ratificare gli accordi internazionali che sono stati presi o gli accordi non internazionali ma di bottega che

vengono continuamente fatti nel nostro paese tra la più grande azienda privata nel settore dell'imprenditoria privata e questo Governo.

Sarebbe stato decisamente più utile alla causa del nostro paese, alla causa del nostro HUB internazionale di Malpensa in questa fase — sappiamo che oggi il ministro Burlando è impegnato a Bruxelles con il commissario per i trasporti europeo Neil Kinnock per presentare il nuovo provvedimento che dovrebbe sostituire il decreto di apertura del 25 novembre dell'aeroporto di Malpensa — se ci fossimo presentati con un provvedimento contenente uno stanziamento in via definitiva di tutte le risorse necessarie per quadruplicare il collegamento tra la città di Milano e l'aeroporto di Malpensa. Sarebbe stato un segnale incisivo, che avrebbe dato forza al Governo e che gli avrebbe consentito di avere un po' più di peso a livello europeo; un peso che, come abbiamo visto, non abbiamo perché veniamo sbeffeggiati anche dalle *lobby* delle compagnie straniere che, facendo pressione sui loro Governi che pesano veramente a livello europeo, riescono ad arrestare anche dei progetti approvati da tempo a livello prioritario dalla Comunità.

Per queste ragioni non condividiamo le finalità dell'articolo e lo stanziamento in esso previsto. Lo riteniamo intempestivo e reputiamo che quei fondi avrebbero potuto essere utilizzati in modo più proficuo in altro modo. Tutto ciò avrebbe consentito al nostro Governo di non fare la figura che stiamo facendo a livello internazionale. Per questo, come abbiamo già detto, voteremo con convinzione contro l'articolo 3.

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

ELENA CIAPUSCI. Signor Presidente, anche il gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania, come abbiamo ribadito stamattina nella discussione sulle linee generali, non può in alcun modo accettare quanto previsto

dall'articolo 3, in particolare dal comma 2. Siamo inoltre al comma 1 di tale articolo. A tale riguardo il Governo ha ribadito in precedenza che il « potenziamento del trasporto merci su ferro lungo i più importanti assi dell'Italia meridionale » verrà privilegiato rispetto agli interventi da fare sull'intero territorio nazionale. Ebbene, per tali due ordini di ragioni non possiamo in alcun modo votare a favore dell'articolo 3.

Vorrei sollevare una questione di carattere sociale. L'area della Malpensa, come tutti hanno ormai capito, non è all'altezza di smaltire il traffico internazionale che deriverà dall'attivazione dell'aeroporto della Malpensa, se questo non verrà collegato con strutture idonee. La somma di 650 miliardi stanziata dal Governo non è sufficiente, perché si prendono in considerazione soltanto i collegamenti ferroviari, mentre non vengono in alcun modo messe in discussione alcune delle soluzioni autostradali. Invece, chi normalmente circola sulle autostrade della Lombardia si rende pienamente conto del fatto che le stesse non possono sopportare un ulteriore aumento del traffico, perché già attualmente sono congestionate.

Inoltre, non si prende in considerazione i collegamenti dei valichi alpini né a livello stradale né a livello ferroviario.

Il Governo, parlando delle ferrovie del Friuli-Venezia Giulia, rifletteva sulla possibilità di prevedere un ulteriore finanziamento di 10 miliardi per l'allargamento delle sezioni delle ferrovie stesse. Ebbene, vorrei rispondere al Governo che con 10 miliardi non si possono adeguare né le ferrovie del Friuli né quelle attualmente esistenti sui valichi alpini, che consentono al nostro paese di entrare in Europa.

Vorrei inoltre aggiungere che le aree limitrofe all'aeroporto della Malpensa sono già caratterizzate da un inquinamento acustico molto elevato, derivante dal traffico aereo. Ebbene, quelle aree, che dovranno sopportare un aumento di tale inquinamento quando l'aeroporto entrerà a regime, non possono in alcun

modo sopportare anche l'inquinamento ambientale derivante dal traffico congestionato, come attualmente avviene.

È inaudito pensare che una regione debba morire intossicata dal traffico oltre che dal rumore di un aeroporto esclusivamente perché il Governo mette le risorse dei contribuenti italiani a disposizione di un paese straniero.

La bocciatura dell'emendamento Bosco 3.14, secondo cui i finanziamenti potevano comunque essere messi a disposizione della linea Lione-Lubiana in territorio italiano, dimostra che questo Governo ha voluto fare un *cadeau* ad un'azienda italiana e non risolvere il problema del traffico ferroviario (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*).

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

GUALBERTO NICCOLINI. È la prima volta che parlo in dissenso dal mio gruppo, un dissenso che si esprimerà nella non partecipazione al voto, perché il « no » espresso dal capogruppo in Commissione, onorevole Mammola, per me è troppo debole di fronte a questo articolo che è una vera e propria provocazione.

Prendiamo atto che il Governo italiano preferisce privilegiare i collegamenti tra Trieste e Lubiana, castrando quelli tra Trieste e Roma. Ebbene, questa è una politica che Trieste non può accettare, non perché non voglia collegamenti con Lubiana, ma perché prima di tutto vuole essere collegata con Roma. Ricordo che Trieste è il più italiano dei porti europei ed è il più europeo dei porti italiani, però privilegia Roma a Lubiana. Noi rifiutiamo il discorso di questi soldi regalati prima ancora di aver sistemato i collegamenti di Trieste con la sua madrepatria (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia e alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Questo più che un dissenso è un assenso rinforzato.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 3.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti e votanti 368
Maggioranza 185
Hanno votato sì 216
Hanno votato no . 152).

(Esame dell'articolo 4 - A.C. 5128)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 4 e dell'unico emendamento ad esso presentato *(vedi l'allegato A - A.C. 5128 sezione 4)*.

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

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*.
 Esprimo parere contrario.

PRESIDENTE. Il Governo?

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il parere è conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Ciapuscì 4.1.

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

RINALDO BOSCO. Vorrei illustrare l'emendamento che ha lo scopo di aumentare i finanziamenti per l'aeroporto di Malpensa. Noi crediamo che Burlando, invece di andare a parlare a Bruxelles, dovrebbe agire e stare qui in aula ad ascoltarci per conoscere la nostra posizione sull'urgenza di completare queste opere.

Abbiamo presentato questo emendamento per dimostrare come siamo attenti alle esigenze di un così importante scalo aeroportuale in Padania, nel nord Italia, in Europa.

Vorrei dire qualche parola in merito ai fondi che sono stati spesi in Slovenia e potevano essere spesi qui. È stato votato l'articolo: benissimo, però dobbiamo aumentare la dotazione finanziaria per il completamento delle opere di Malpensa.

Ricordo che l'accordo internazionale che il sottosegretario ha portato in Commissione scritto in inglese, sperando forse che noi non conosciamo quella lingua, non è altro che un preaccordo di programma in cui non si prevede che debbano essere dati dei fondi alla Slovenia ma si stabiliscono solamente dei piani progettuali per impedire che la ferrovia arrivi su canali o su assi diversi. Si tratta, quindi, di un accordo progettuale senza contenuti finanziari.

Ribadiamo l'importanza di finanziare in maniera adeguata Malpensa per porre fine alla vicenda che abbiamo tutti sotto gli occhi.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ciapuscì 4.1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti e votanti 367
Maggioranza 184
Hanno votato sì 152
Hanno votato no . 215).

Passiamo alla votazione dell'articolo 4. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Ciapuscì. Ne ha facoltà.

ELENA CIAPUSCÌ. Nonostante i fondi stanziati non siano sufficienti e nonostante le modifiche che questo articolo ha subito presso l'altro ramo del Parlamento, in considerazione della necessità di aumentare gli stanziamenti per porre in una condizione di sicurezza l'area adiacente a

Malpensa, il gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania voterà a favore dell'articolo 4.

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

PIETRO ARMANI. Il gruppo di alleanza nazionale voterà a favore dell'articolo 4 in modo molto convinto, anche se ritiene che i fondi messi a disposizione siano, come ha detto la collega Ciapusci, assolutamente insufficienti. Sono insufficienti perché la vicenda del finanziamento di Malpensa 2000 è una telenovela che dura da anni e che ha dato luogo a ritardi di carattere sia burocratico sia finanziario. Non basta stanziare 3 miliardi e 300 milioni nel 1998, 224 miliardi nel 1999 e 78 miliardi per il 2000 perché sappiamo che gli stanziamenti sono una cosa e i pagamenti in termini di cassa sono un'altra cosa e molto spesso gli stanziamenti sono fatti ma i pagamenti avvengono in grande ritardo. Non si vede per quale ragione non sia stato possibile ipotizzare per questi cantieri lavori a tempi molto accelerati, per esempio con turni notturni che avrebbero consentito di completare i lavori, anche se avrebbero richiesto maggiori fondi, per esempio quelli stanziati a favore della linea Trieste-Lubiana, di cui all'articolo 3. Il problema non è quindi soltanto di stanziamenti. Chiedo al sottosegretario che si vigili affinché le erogazioni effettive sui programmi e sugli appalti vengano realizzate nei tempi previsti e soprattutto nelle dimensioni previste.

Vorrei ricordare anche che il collegamento fra Malpensa e Milano si ferma a piazzale Cadorna il cui terminale, come sanno bene tutti i deputati eletti in Lombardia ed in particolare a Milano, è assolutamente inadeguato a sopportare non soltanto i traffici locali che già sopporta ma anche l'aumento del traffico dovuto a Malpensa. Resta dunque aperto il problema del collegamento tra piazzale Cadorna e la stazione centrale di Milano che viene rinviato negli anni successivi al 2000. Sarebbe stato invece opportuno

rinforzare gli stanziamenti sia per accelerare i programmi sia per realizzare più rapidamente il collegamento con il centro di Milano che resta affidato per i prossimi anni esclusivamente alla buona volontà del Governo italiano (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

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

ALBERTO DI LUCA. Certamente i 306 miliardi stanziati da questo articolo non soddisfano le necessità di Malpensa 2000; peraltro 76 miliardi verranno assegnati al quadruplicamento della tratta Cadorna-Bovisa a Milano delle Ferrovie nord. Perché possa essere completato, questo progetto in realtà richiederà altri 160-180 miliardi di lire, che erano previsti in un emendamento firmato da numerosi colleghi del gruppo di forza Italia.

Nel dichiarare il nostro voto favorevole sull'articolo 4, perché siamo assolutamente favorevoli al progetto Malpensa 2000, devo però precisare che ci saremmo aspettati dal Governo e dalla maggioranza — i rappresentanti della quale ogni tanto rilasciano dichiarazioni tendenti a far credere all'opinione pubblica che non siamo a favore di quel progetto — degli atteggiamenti diversi; mentre, invece, fanno dei passi che sembrano andare in una direzione assolutamente opposta.

Voteremo quindi a favore dell'articolo 4, «accontentandoci» — lo dico tra virgolette — di quanto previsto in quel testo e ribadendo che invece la soluzione più idonea sarebbe dovuta essere completamente diversa (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 4.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	342
Votanti	340
Astenuti	2
Maggioranza	171
Hanno votato sì	339
Hanno votato no ..	1).

**(Esame degli ordini del giorno
— A.C. 5128)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno presentati (*vedi l'allegato A — A.C. 5128 sezione 5*).

Qual è il parere del Governo?

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo accetta come raccomandazione l'ordine del giorno Menia ed altri n. 9/5128/1, perché — come ho già detto in Commissione e in aula — l'ipotesi del Governo e delle Ferrovie è di uno stanziamento di circa 100 miliardi per la zona del Friuli-Venezia Giulia.

Il Governo accoglie l'ordine del giorno Mammola n. 9/5128/2, non accetta invece l'ordine del giorno Chincarini ed altri n. 9/5128/3.

Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Anghinoni ed altri n. 9/5128/4, precisando che vi è già un protocollo di intesa tra il comune di Mantova, le Ferrovie dello Stato ed il Ministero. Il Governo accoglie inoltre come raccomandazione gli ordini del giorno Ciapuscì ed altri n. 9/5128/5 e Covre ed altri n. 9/5128/6.

Riguardo all'ordine del giorno Fontanini ed altri n. 9/5128/7, che il Governo accoglie come raccomandazione, vorrei precisare che la progettazione delle opere indicate è già in corso.

Il Governo, nell'accogliere gli ordini del giorno Bosco ed altri n. 9/5128/8 e Pannattoni ed altri n. 9/5128/9, non accetta l'ordine del giorno Taborelli ed altri n. 9/5128/10, perché si sta già studiando con

gli enti locali, regione e provincia di Varese, l'opportunità del collegamento tra Cesate e Stabio.

Il Governo, nell'accettare l'ordine del giorno Garra ed altri n. 9/5128/11, accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Calzavara e Bampo n. 9/5128/12 e non accoglie l'ordine del giorno Fontan e Calzavara n. 9/5128/13.

Signor Presidente, devo dirle che non posso esprimere il parere sull'ordine del giorno Cappella n. 9/5128/14 poiché non dispongo del relativo testo.

PRESIDENTE. Invito i commessi a fornire al rappresentante del Governo il testo di tale ordine del giorno.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Per correttezza di informazione verso l'Assemblea e per correttezza verso i colleghi del gruppo di alleanza nazionale, devo precisare che nel corso dell'esame degli emendamenti in Commissione abbiamo invitato i colleghi di quel gruppo a ritirare una propria proposta di modifica (cosa che correttamente hanno fatto), con l'impegno del Governo ad accettare l'ordine del giorno Menia ed altri n. 9/5128/1 (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno Menia ed altri 9/5128/1 è stato accolto dal Governo come raccomandazione. È così, sottosegretario Soriero?

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo accetta l'ordine del giorno a condizione che i presentatori non considerino vincolante la cifra dei 150 miliardi perché, come abbiamo detto, è in corso una valutazione tecnica. Altrimenti potremmo anche parlare di 200-250 miliardi. Mi ero permesso di sottolineare l'esigenza di attenerci alla valutazione

tecnica, ma il problema politico sollevato dall'onorevole Menia e da altri colleghi è colto dal Governo.

ITALO BOCCHINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ITALO BOCCHINO. Signor Presidente, l'ordine del giorno resta così com'è, compresa la cifra dei 150 miliardi perché è frutto di una richiesta del Governo al gruppo di alleanza nazionale nella persona del ministro Burlando, che oggi ci ha fatto sapere di essere a Bruxelles ed è stato sostituito in aula dal sottosegretario Soriero. Credo che il ministro e il sottosegretario abbiano i loro impegni e che probabilmente ci siano state difficoltà di comunicazioni telefoniche, anche per le note inefficienze del nostro operatore telefonico, che oltre ad aumentare le tariffe non pone il ministro e il sottosegretario in condizione di comunicare tra di loro. Ad ogni modo, ci era stato chiesto di ritirare gli emendamenti in cambio della presentazione di un ordine del giorno, il cui testo è stato sottoposto alla persona del ministro ed approvato dallo stesso dopo attenta lettura.

Vorrei sapere se c'è un contrasto tra il ministro Burlando e il sottosegretario Soriero, se c'è un tentativo di venir meno a richieste avanzate dal Governo nei confronti di un gruppo dell'opposizione, che ha mostrato grandissimo senso di responsabilità. Oggi questo provvedimento verrà approvato — e ringrazio della grande onestà intellettuale il relatore Giardiello — solo perché vi è stata convergenza tra più gruppi e grande senso di responsabilità. Mi auguro che il sottosegretario non voglia rovinare questo clima, perché ciò sarebbe dannoso anche per altri provvedimenti che interessano molto una zona della Liguria e il ministro Burlando.

PRESIDENTE. Onorevole Bocchino, vorrei fosse chiaro che il sottosegretario ha accolto l'ordine del giorno come raccomandazione.

ITALO BOCCHINO. Chiedendone una riformulazione.

PRESIDENTE. La richiesta dell'onorevole Giardiello intendeva confutare un respingimento, che non c'è mai stato.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Si parlava di accoglimento pieno.

PRESIDENTE. Sottosegretario Soriero, può chiarire?

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Chiarisco rapidamente, chiedendo all'onorevole Bocchino di non amplificare un problema che avevo esplicitato rispetto all'informazione tecnica che ci era stata fornita. Il Governo accoglie l'ordine del giorno, non vi è alcuna diversità di vedute tra il ministro e il sottosegretario, siamo riusciti a comunicare benissimo, non c'è alcun problema. L'unica questione che stavo sottolineando è che allo stato degli atti le Ferrovie stanno preparando il progetto al punto che avevano ipotizzato (*Commenti del deputato Bocchino*). Ad ogni modo, evitiamo di prolungare la discussione, data l'importanza del provvedimento. Ribadisco quindi che il Governo accoglie l'ordine del giorno (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Menia ed altri 9/5128/1, accettato dal Governo?

ROBERTO MENIA. No, Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Mammola, insiste per la votazione del suo ordine del giorno 9/5128/2, accettato dal Governo?

PAOLO MAMMOLA. No, Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Chincarini ed altri 9/5128/3, non accettato dal Governo?

ELENA CIAPUSCI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Anghinoni ed altri 9/5128/4, accolto dal Governo come raccomandazione?

ELENA CIAPUSCI. Sì, Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Ciapusci ed altri 9/5128/5, accolto dal Governo come raccomandazione?

ELENA CIAPUSCI. No, Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Covre ed altri 9/5128/6, accolto dal Governo come raccomandazione?

ELENA CIAPUSCI. No, Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Fontanini ed altri 9/5128/7, accolto dal Governo come raccomandazione?

ELENA CIAPUSCI. No, Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Bosco ed altri 9/5128/8, accettato dal Governo?

ELENA CIAPUSCI. No, Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Panattoni ed altri 9/5128/9, accettato dal Governo?

GIORGIO PANATTONI. No, Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Taborelli ed altri 9/5128/10, non accettato dal Governo?

MARIO ALBERTO TABORELLI. Sì, Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno Garra ed altri 9/5128/11, accettato dal Governo?

GIACOMO GARRA. No, Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori dell'ordine del giorno Calzavara e Bampo 9/5128/12, accolto come raccomandazione, insistono per la votazione?

FABIO CALZAVARA. Sì.

PRESIDENTE. I presentatori dell'ordine del giorno Fontan e Calzavara 9/5128/13, non accettato dal Governo, insistono per la votazione?

FABIO CALZAVARA. Sì.

PRESIDENTE. Il sottosegretario può esprimere il parere del Governo sull'ordine del giorno Cappella 9/5128/14?

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Onorevole Cappella, insiste per la votazione del suo ordine del giorno?

MICHELE CAPPELLA. No.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo sui restanti ordini del giorno?

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno Boccia ed altri 9/5128/15 e accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Caruso 9/5128/16.

PRESIDENTE. I presentatori dell'ordine del giorno Boccia ed altri 9/5128/15 insistono per la votazione?

ANTONIO BOCCIA. No.

PRESIDENTE. Onorevole Caruso, insiste per la votazione del suo ordine del giorno 9/5128/16?

ENZO CARUSO. Sì, insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Sta bene.

ENZO SAVARESE. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Presidente sarebbe utile avere al banco del Comitato dei nove il testo degli ordini del giorno, anche perché dovremmo fornire indicazioni di voto ai nostri gruppi. Il testo di alcuni degli emendamenti fuori sacco, come gli ordini del giorno Boccia ed altri 9/5128/15 e Caruso 9/5128/16, non sono stati consegnati. Le chiedo pertanto di fare cortesemente in modo che possiamo averli.

PRESIDENTE. Onorevole Savarese prego senz'altro i commessi di farvi avere il testo degli ordini del giorno. D'altra parte, ciò che lei diceva accade perché c'è uno sforzo da parte della Presidenza e del Governo di accogliere, fino all'ultimissimo momento utile, le istanze dell'Assemblea.

PAOLO MAMMOLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Mammola, lei chiede di parlare per dichiarazione di voto?

PAOLO MAMMOLA. No, Presidente, chiedo di intervenire sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA. Intervengo prima che si voti sugli ordini del giorno per capire cosa intenda il Governo e quale sia il significato dell'ordine del giorno Panattoni ed altri 9/5128/9. Il Governo ha accettato tale ordine del giorno di fronte al quale, però, rimango perplesso. Nella premessa, infatti, si leggono affermazioni

assolutamente condivisibili, ossia che bisogna potenziare ed ammodernare gli itinerari ferroviari internazionali, che la velocizzazione dei traffici passeggeri e del trasporto merci su ferro sono obiettivi strategici, che il sud deve rapidamente essere integrato nel sistema di trasporto e così via. Nella parte dispositiva si impegna poi il Governo « a proporre priorità di intervento e progetti atti a realizzare gli obiettivi strategici del paese ». Vorrei capire quali siano questi obiettivi strategici. Questa, infatti, mi sembra una formulazione assai vaga che, se dovessimo prendere spunto dalle dichiarazioni che il ministro ha sempre fatto, dovrebbe vedere coinvolti i progetti di Malpensa, il quadruplicamento veloce delle ferrovie e quant'altro. Troppo spesso, purtroppo, abbiamo invece verificato che nei provvedimenti poi sottoposti all'esame dell'Assemblea molta attenzione — non voglio fare polemica — è stata dedicata alla città di Genova, al suo porto e a tutto quello che vi ruota attorno.

Sarebbe allora interessante sapere quali siano gli obiettivi strategici del ministero, perché bisogna capire cosa si intende dire quando si approva un ordine del giorno che è vincolante e di una certa importanza come questo.

PRESIDENTE. Onorevole Mammola, la sua è una dichiarazione di voto sul merito di un ordine del giorno.

Passiamo alle dichiarazioni sul complesso degli ordini del giorno.

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

GIACOMO GARRA. Signor Presidente, con il mio ordine del giorno 9/5128/11 ho evidenziato un depotenziamento della già depotenziata rete ferroviaria siciliana. Prendo atto che il Governo ha accolto il mio ordine del giorno, per cui non ho motivi per chiederne la votazione, ma attendo i fatti.

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

FABIO CALZAVARA. Ringrazio il sottosegretario per aver accolto come raccomandazione il mio ordine del giorno n. 9/5128/12, però vorrei un attimo riepilogare la questione inerente alla linea ferroviaria Padova-Calalzo di Cadore, che è stata notevolmente trascurata in questi anni. Il tronco sul quale si intende impegnare il Governo riguarda solamente la parte della linea ricadente nella provincia di Belluno, notoriamente del tutto montana. Ormai da una quindicina d'anni il tratto montano di quella ferrovia subisce ripetutamente rallentamenti, mancanza di manutenzione e sostituzione del servizio con corse su gomma: tuttora, in qualche tratto montano, il treno deve muoversi a non più di 30 chilometri orari.

Tutto ciò ha provocato ripetute proteste popolari volte a sostenere la ferrovia. Voglio ricordare che la provincia di Belluno, comprendendo il 75 per cento delle Dolomiti, è oggetto di primaria attenzione da parte del mondo turistico internazionale e la grave situazione della ferrovia provoca intasamenti ed inquinamento, considerato anche che non vi sono finanziamenti in favore della prosecuzione della rete autostradale. Ricordo che la nostra provincia, pur essendo collocata in montagna, registra un preoccupante aumento delle malattie alle vie respiratorie, dovuto anche all'inquinamento. Anche per una forma di rispetto nei confronti delle convenzioni di cui l'Italia si è fatta promotrice (tra cui la convenzione per la protezione delle Alpi e la carta delle regioni di montagna), credo che sia doveroso impegnare il Governo a sostenere finanziariamente l'ammodernamento, oltre che la manutenzione ordinaria e straordinaria della tratta ferroviaria ricadente nella provincia di Belluno. Chiedo quindi un voto favorevole dell'Assemblea, per dare maggiore peso alle nostre richieste.

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

ELENA CIAPUSCI. Signor Presidente, prendiamo atto dell'accoglimento da parte

del Governo della maggior parte dei nostri ordini del giorno, in special modo il n. 9/5128/5, con il quale si impegna il Governo a valutare una sistemazione definitiva della linea Colico-Sondrio, sulla quale si trovano ancora una miriade di passaggi a livello, in corrispondenza dei quali si verificano annualmente numerosi incidenti mortali.

Prendiamo atto della disponibilità del Governo e speriamo che i nostri ordini del giorno abbiano una sorte migliore rispetto a quelli che solitamente vengono accolti, ma poi sistematicamente disattesi.

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

ENZO CARUSO. Signor Presidente, signor sottosegretario, ho insistito per la votazione del mio ordine del giorno 9/5128/16 perché il Governo lo aveva accolto solo come raccomandazione. Esso riguarda la tratta ferroviaria tra Roma e Ragusa. Quella di Ragusa è la provincia più a sud d'Italia, emarginata dal punto di vista geografico e dei collegamenti. La tratta ferroviaria che va da Ragusa a Catania è lunga poco più di cento chilometri, ma per percorrerla si impiegano oltre cinque ore. Con sorpresa abbiamo notato, qualche giorno fa, che la relativa corsa da giornaliera è diventata trisettimanale. Ebbene, nello stato di marginalizzazione in cui si trova la provincia, il cui sviluppo economico ha determinate caratteristiche, sicuramente le Ferrovie dello Stato dovranno intervenire per ammodernare ed abbreviare questa tratta. Mi sembra quindi eccessivamente limitativo da parte del Governo l'accoglimento come raccomandazione del mio ordine del giorno, che avrebbe dovuto, invece, essere accolto integralmente, per far sì che le molte istanze espresse in questi giorni dalle forze economiche, sociali, istituzionali, politiche della provincia abbiano finalmente giustizia.

Insisto pertanto per la votazione del mio ordine del giorno 9/5128/16.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Chincarini ed altri 9/5128/3, non accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

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

<i>(Presenti e votanti</i>	362
<i>Maggioranza</i>	182
<i>Hanno votato sì</i>	171
<i>Hanno votato no</i> .	191).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Anghinoni ed altri 9/5128/4, accettato dal Governo come raccomandazione.

(Segue la votazione).

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

<i>(Presenti</i>	364
<i>Votanti</i>	363
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	182
<i>Hanno votato sì</i>	166
<i>Hanno votato no</i> .	197).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Taborelli ed altri 9/5128/10, non accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

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

<i>(Presenti</i>	368
<i>Votanti</i>	365
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	183
<i>Hanno votato sì</i>	153
<i>Hanno votato no</i> .	212).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del

giorno Calzavara e Bampo 9/5128/12, accettato dal Governo come raccomandazione.

(Segue la votazione).

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

<i>(Presenti</i>	368
<i>Votanti</i>	366
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	184
<i>Hanno votato sì</i>	158
<i>Hanno votato no</i> .	208).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Fontan e Calzavara 9/5128/13, non accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

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

<i>(Presenti</i>	368
<i>Votanti</i>	366
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	184
<i>Hanno votato sì</i>	158
<i>Hanno votato no</i> .	208).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Caruso 9/5128/16, accettato come raccomandazione dal Governo.

(Segue la votazione).

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

<i>(Presenti</i>	367
<i>Votanti</i>	362
<i>Astenuti</i>	5
<i>Maggioranza</i>	182
<i>Hanno votato sì</i>	127
<i>Hanno votato no</i> .	235).

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno presentati.

(Dichiarazioni di voto finale - A.C. 5128)

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

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Di Luca. Ne ha facoltà. Il tempo del suo gruppo, onorevole Di Luca, è esaurito; tuttavia, le assegno ulteriori cinque minuti.

ALBERTO DI LUCA. Signor Presidente, cercherò di essere sintetico: con questo disegno di legge, si affrontano il problema del piano per la soppressione dei passaggi a livello e le misure di potenziamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza. Per quanto riguarda la soppressione dei passaggi a livello, prevista negli articoli 1 e 2, siamo favorevoli: si tratta di 1.100 miliardi che verranno significativamente investiti per un miglioramento della sicurezza. Quanto agli interventi di particolare rilevanza, disciplinati agli articoli 3 e 4, vorrei innanzitutto soffermarmi sulla questione di Malpensa; al riguardo, come abbiamo già affermato, siamo sicuramente favorevoli ad interventi necessari ed urgenti, con caratteristiche di rilevanza generale e sociale.

Oggi più che mai, dopo le osservazioni di Kinnock, dobbiamo considerare assolutamente necessari investimenti diretti all'agevolazione dei collegamenti tra Milano e Malpensa. In proposito, quindi, nulla da eccepire salvo il fatto che avremmo voluto anche l'investimento, stimato in 160-180 miliardi, per l'effettivo completamento del quadruplicamento della linea ferroviaria da Milano a Malpensa 2000. Invece, il punto di grande lagnanza politica sostanziale sta nell'articolo 3, in particolar modo nel comma 2, che destina 300 miliardi su 2.500 all'ammodernamento di una tratta ferroviaria in territorio sloveno. Abbiamo già detto che questo ammodernamento non ha assolutamente nessun senso tecnico: primo, perché avrebbe senso tecnico se fosse previsto un asse effettivo da Lione a Lubiana; secondo, perché se effettiva-

mente si volesse investire solamente nel tratto sloveno, come minimo dovrebbe essere realizzata quella linea ad alta velocità che dovrebbe collegare Trieste a Venezia e poi a Milano, Torino ed eventualmente, successivamente a Lione. Invece, da questo punto di vista, sappiamo che il ministro Ronchi - che oggi ci onora della sua presenza - è particolarmente riluttante a fare in modo che questo progetto, che serve al paese, possa andare avanti.

Poi, ci sono altre considerazioni da fare. Andiamo a spendere 300 miliardi per un investimento in un paese straniero, quando l'unico vantaggio di questa operazione sembrerebbe essere il fatto che una società italiana, la FIAT ferroviaria, possa poi vendere quattro Pendolini, per un importo praticamente analogo. Noi siamo d'accordo, come qualcuno ha detto, che il Governo debba spingere l'attività delle imprese italiane. Siamo meno d'accordo che questa spinta non appaia chiara nel momento in cui viene inserita nei provvedimenti legislativi e siamo ancora meno d'accordo quando pensiamo che le aziende favorite sono sempre quelle di uno stesso gruppo, che ha sede sociale a Torino. Non siamo assolutamente convinti che questo sia il modo di favorire l'industria nazionale. Oltretutto, questo porterebbe un modestissimo vantaggio in termini di tenuta occupazionale in quell'azienda, ma graverebbe tutti i cittadini, tutti i contribuenti di un costo, che sarebbe spalmato su tutti per andare a beneficio di pochi.

In Commissione, abbiamo dichiarato la nostra contrarietà a concedere questi 300 miliardi alla Slovenia e il Governo ci ha risposto che esistono degli accordi internazionali. Abbiamo chiesto di averne visione ed abbiamo ricevuto copia di un documento che era un semplice memorandum, cioè niente di impegnativo, niente di definito. Ciò rende la nostra posizione dura, perché consideriamo inaccettabile che vengano fatte al paese e al Parlamento queste imposizioni.

Quindi, voteremmo «no» a questo provvedimento, voteremmo contro. Uso il