

Insomma, con la conversione in legge del decreto-legge in esame si introduce un altro tassello di profonda innovazione in settori decisivi per lo sviluppo e la crescita economica del nostro paese.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

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

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, come ha già ricordato il collega relatore, onorevole Merlo, la storia di questo provvedimento è nota a noi tutti. Il decreto-legge in esame nasce dall'esigenza, ravvisata dal Governo, di non far diventare residui passivi, nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1998, ingenti somme stanziare in favore del trasporto pubblico locale e delle categorie dell'autotrasporto previste in provvedimenti che, per diverse motivazioni, non sono stati convertiti in legge entro la data utile del 31 dicembre 1998. Il Governo ha pertanto deciso di non perdere tali ingenti risorse — si parla di oltre 500 miliardi — e ha utilizzato lo strumento del decreto-legge.

Noi siamo stati sempre molto attenti al modo in cui il Governo ha utilizzato lo strumento della decretazione d'urgenza e non poche volte ci siamo dimostrati molto critici sull'utilità dello strumento stesso; in questo caso, però, non possiamo che convenire sul fatto che questa fosse l'unica strada per non perdere risorse destinate e finalizzate ad interventi di sicura necessità.

Già nel corso della discussione in Commissione, abbiamo sottolineato come non sia intenzione del nostro gruppo politico ostacolare la conversione in legge di tale decreto-legge proprio perché, trattandosi di un provvedimento di spesa

finalizzato a sanare situazioni sicuramente delicate e a concedere aiuti ed incentivi che, in un certo senso, vanno nella direzione della salvaguardia degli interessi degli operatori, riteniamo che non si possano perdere ingenti risorse, pari a circa 520 miliardi.

In Commissione avevamo anche segnalato alcune perplessità che intendiamo manifestare di nuovo in Assemblea. La nostra preoccupazione è che, quando si lavora troppo in fretta o si cerca di risolvere i problemi imprimendo una eccessiva velocità ai lavori legislativi, molte volte si commettono errori e si prevedono meccanismi che vanno poi in una direzione esattamente inversa rispetto a quella voluta dal Parlamento, ossia mettere a disposizione fondi così rilevanti. Da ciò derivava la nostra richiesta di un ulteriore allungamento dei tempi di discussione presso la Commissione; ricordo ai colleghi che la prima seduta in Commissione, con lo svolgimento della relazione, si è svolta martedì della scorsa settimana e che, nel giro di due rapide sedute successive, si è completata la discussione generale, è stato calendarizzato il termine per la presentazione degli emendamenti, questi ultimi sono stati presentati ed esaminati e, infine, è stato varato il testo che ci troviamo oggi a discutere in Assemblea.

Non abbiamo sicuramente scelto una via riflessiva, bensì un po' più sbrigativa e risolutiva, tenendo presente che noi avevamo chiesto di ampliare i tempi di discussione, che il decreto-legge decade il 27 febbraio e che il successivo passaggio al Senato non dovrebbe presentare grossi problemi, essendo le disposizioni previste nel decreto-legge già contenute in provvedimenti che il Senato aveva approvato e inviato alla Camera, e che erano all'esame della IX Commissione trasporti.

Più utilmente, quindi, avremmo potuto utilizzare questi giorni di tempo per approfondire alcuni aspetti di merito del provvedimento, sui quali mi voglio ora brevemente soffermare. La nostra attenzione va soprattutto all'articolo 2 del decreto legge, relativo all'autotrasporto, perché, se il processo di allineamento

delle aliquote contributive a carico delle aziende di trasporto pubblico locale va in una direzione consolidata e non opinabile all'esterno delle aule parlamentari (è un indirizzo del Governo e del Parlamento), la materia dell'autotrasporto è, invece, di interesse più ampio e vede coinvolti non solo gli organismi decisori dello Stato ma anche altri livelli, che sono interessati alla verifica e all'attuazione dei provvedimenti che vengono approvati dal Parlamento. Vorrei quindi esprimere al Governo alcune perplessità, già manifestate in Commissione e che intendiamo ribadire con forza nell'aula di Montecitorio.

La nostra preoccupazione è dovuta anche al fatto che in Parlamento ci trovammo a discutere, circa un anno fa (era il dicembre 1997), una legge molto travagliata, definita la riforma dell'autotrasporto, che fra l'altro stanziava ingenti somme a favore delle categorie degli autotrasportatori: ebbene, arrivammo all'approvazione della legge nel dicembre del 1997 dopo una travagliata discussione in Commissione, che era durata qualcosa come nove mesi, nonostante la nostra forte opposizione al testo del Governo (il famoso disegno di legge Burlando, dal nome del ministro che lo aveva presentato in Parlamento). Facevamo leva su alcuni punti forti, cercando di far capire ai colleghi della maggioranza ed al Governo che le nostre osservazioni derivavano esclusivamente da un'attenta analisi dello scenario, non solo nazionale ma anche europeo: alla fine, quella legge venne approvata con il nostro voto contrario, poiché, a nostro modo di vedere, essa aveva delle lacune che si sarebbero presto evidenziate e che sarebbero dovute passare sotto le forche caudine della Commissione europea.

Puntualmente oggi, ad un anno di distanza, non possiamo che verificare come tutti i punti sottolineati dal mio gruppo e da me esposti in quest'aula, siano diventati oggetto di osservazione da parte della DG7, competente sulla materia in sede europea, la quale ha puntualmente sollevato una serie di rilievi al Governo italiano, congelando di fatto la possibilità

di attuazione della legge e quindi la disponibilità dei fondi per le categorie degli autotrasporti. Qualcuno vorrà forse smentirmi, ma è un dato di fatto che oggi gli ingenti fondi che stanziavamo con quella legge (si parlava di svariati miliardi per le categorie dell'autotrasporto) non sono ancora stati spesi.

I nostri autotrasportatori, quindi, hanno visto approvare dal Parlamento italiano una legge di ristrutturazione e di riforma del settore, fortemente voluta anche per il fatto che era imminente, il 1° luglio 1998, la scadenza della liberalizzazione a livello comunitario del cabotaggio: quelle, quindi, dovevano essere risorse per aiutare le nostre imprese a reggere l'impatto con la concorrenza delle imprese straniere, sicuramente più agguerrite e più orientate al mercato. Ebbene, abbiamo stanziato quei soldi ma i nostri autotrasportatori stanno affrontando la liberalizzazione senza aver avuto alcun tipo di beneficio da quella legge dello Stato.

Se quindi è vero come è vero che siamo già incorsi in questo tipo di problema, rivolgiamo un invito al Governo ed ai colleghi perché riflettano e verifichino come queste disposizioni, contenute soprattutto all'interno dell'articolo 2, possano in qualche modo riproporre lo stesso tipo di difficoltà che abbiamo già verificato essere insorte con l'approvazione della legge n. 454. Voglio ricordare al sottosegretario Angelini, qui presente, che rappresenta il Governo, che in data 6 aprile 1998 il direttore generale Robert Colemann — mi riferisco alla DG7 europea — chiedeva con lettera argomentata, in riferimento alla legge n. 454 sulle ristrutturazioni, precisi chiarimenti sull'aggiornamento degli importi delle deduzioni forfettarie previste a titolo di spese non documentate per gli autotrasportatori italiani.

A questa precisa domanda il Governo italiano rispose con una lettera, senza fornire peraltro la documentazione richiesta a supporto, affermando che si trattava di un meccanismo, non ben specificato, di fiscalità generale. Inoltre, da parte della DG7 si richiedevano approfondite infor-

mazioni sui fondi che venivano accreditati al comitato dell'albo perché corrispondesse i contributi alle imprese di autotrasporto.

Anche a questa precisa richiesta il Governo italiano ha replicato che si sarebbe modificato il testo, evidenziando che si trattava della possibilità, da parte dell'albo, di perseguire le proprie finalità anche mediante convenzioni, per un miglioramento della sicurezza e della circolazione stradale.

Siamo ancora in pendenza della decisione della Commissione europea su una legge, lo ripeto, approvata in Parlamento circa 13 mesi fa ed ora nell'articolo 2 del decreto-legge in discussione troviamo due punti nei quali si prevede, da un lato, la rateizzazione dei premi INAIL e, dall'altro, al comma 1, l'elevazione, rispettivamente a lire 35.500 e a lire 71 mila per il periodo d'imposta relativo al 1998, delle decurtazioni come spese forfettarie non documentabili degli autotrasportatori.

Quali sono i beneficiari di queste disposizioni? Sicuramente le aziende di autotrasporto monoveicolari, i cosiddetti « padroncini », la categoria più debole e indifesa, che con la legge n. 454 abbiamo cercato, invece, di orientare nella direzione opposta, affinché non rimangano piccole aziende, ma, grazie a tutta una serie di incentivi, si aggregino e formino delle imprese di autotrasporto strutturate.

Vi è qui una contraddizione nei termini. La Commissione europea potrebbe, a mio modo di vedere, giustamente chiederci: avete fatto una legge di ristrutturazione dell'autotrasporto che doveva tendere ad unire le piccole imprese monoveicolari e a farle diventare più strutturate e più importanti, mentre adesso, con una legge successiva, che il Parlamento italiano e il Governo si accingono ad approvare, si aumenta la possibilità di detrazione delle spese non documentate per queste imprese. In tal modo, di fatto, si fornisce un elemento per motivare ulteriormente le piccole imprese di autotrasporto, non certo ad aggregarsi, ma a continuare a rimanere nel loro piccolo guscio di imprese monoveicolari, deboli

sul mercato. Questa è, a mio modo di vedere, una palese contraddizione, sulla quale occorrerà riflettere.

Anche per quanto riguarda i 140 miliardi, che vengono destinati a favore dell'albo degli autotrasportatori, è pendente una richiesta di informazioni e di chiarimenti da parte dell'Unione europea, che ha sollevato talune questioni a proposito della legge n. 454, che stanziava 114 miliardi. Tali questioni, secondo me, non sono ancora state risolte del tutto, in quanto la Commissione non è stata ancora convinta dal Governo italiano della bontà delle finalità e, quindi, della liceità di quella erogazione di fondi.

A quei 114 miliardi oggi ne affianchiamo altri 140, per un totale di 254 miliardi, che affidiamo ad un albo, cioè ad un ente che è, in un certo senso, rappresentativo delle associazioni di categoria, ma che, secondo me, non ha veste e caratteristiche di ente giuridico amministrativo tali da potersi sostituire agli organismi competenti nella determinazione e nel riparto di denaro del ministero; perché di questo si tratta: il ministero dà dei fondi ed è poi l'albo che decide come finalizzarli.

Ripeto: poiché la Commissione ha già sollevato obiezioni in materia, un'ulteriore iniezione di denaro pubblico destinato all'albo sicuramente indurrebbe gli organismi europei ad esaminare nuovamente la questione. Forse, allora, sarebbe stato il caso di chiamare questi fondi con il loro nome, cioè di indicare già nel provvedimento in esame in quale direzione sarebbero andati, senza affidarsi alla fumosa definizione legata alle finalità di sicurezza stradale.

Tutti coloro che lavorano nel settore sanno come stanno le cose: mi riferisco sia a noi parlamentari sia al sottosegretario. Sappiamo benissimo che il problema da affrontare è lo sconto sulle tariffe e sui pedaggi autostradali, un tema delicato perché gli organismi sovranazionali possono esprimere un parere negativo sulla metodologia di redistribuzione di questo denaro alle imprese. In passato la Commissione europea, basandosi sulle

modalità di ripartizione e di destinazione dei fondi, ha espresso parere positivo nei confronti di alcuni paesi che hanno attuato questo sistema. Ma sappiamo anche che il meccanismo di spesa attuato negli anni precedenti per le categorie dell'autotrasporto è stato stigmatizzato dalla Commissione e che quindi non possiamo adottarlo nuovamente.

In sostanza, ci apprestiamo con molto zelo ad approvare in aula questo disegno di legge di conversione, ma corriamo il rischio che il provvedimento — con cui oltre 500 miliardi vengono destinati alle categorie degli autotrasportatori ed alle imprese del trasporto pubblico locale — incorra di nuovo nella mannaia di Bruxelles, con la conseguenza che la legge non sarà immediatamente operativa e diventerà impossibile erogare i fondi.

Naturalmente, secondo noi, i fondi destinati al ministero dovrebbero arrivare agli operatori del settore; però vogliamo evitare che ancora una volta siano bloccati da un organismo sovranazionale. Ricordo che è già accaduto una volta e che in quell'occasione fummo facili profeti. Ecco il tema di riflessione che il nostro gruppo pone all'attenzione del Governo e che cercheremo di affrontare anche in sede di esame degli emendamenti. Il nostro gruppo ha presentato poche proposte emendative, finalizzate alla ricerca di correttivi rispetto alla problematica che ho richiamato.

Il tempo a nostra disposizione è molto ristretto e non è stato possibile discutere più ampiamente in Commissione, ma ci auguriamo — se la notte può portare consiglio — che il Governo possa dare risposta positiva alle nostre proposte per consentire l'effettiva applicazione della legge approvata.

**PRESIDENTE.** Constato l'assenza dell'onorevole Ciapusci, iscritta a parlare: si intende che vi abbia rinunciato.

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

**FRANCO RAFFALDINI.** Signor Presidente, signor sottosegretario, sono innega-

bili l'importanza e l'urgenza dell'approvazione di questo disegno di legge, che concentra la sua attenzione sui comparti del trasporto pubblico locale e dell'autotrasporto. Negli ultimi mesi questi settori sono stati oggetto di profonde riforme, attese da un decennio e portate a compimento con il concorso delle associazioni imprenditoriali, delle organizzazioni sindacali, della conferenza Stato-regioni, comuni ed enti locali e con una forte azione riformatrice del Parlamento e del Governo.

Richiamo la forte azione del Parlamento, perché in riferimento al decreto legislativo n. 422 sulla riforma del trasporto pubblico locale e alla legge n. 454 — riforma dell'autotrasporto per l'intermodalità — la discussione dei gruppi parlamentari è stata aperta, incisiva ed assolutamente non burocratica.

Si è inteso, infatti, dare risposte moderne al diritto alla mobilità degli abitanti delle nostre città, congestionate e sature, e ad un sistema di trasporto merci per conto terzi, le cui caratteristiche di polverizzazione e di piccolissima dimensione di impresa ne segnavano la fragilità e le esponevano pericolosamente ai processi di liberalizzazione del cabotaggio già aperti, nello scorso anno, nei paesi comunitari.

Il superamento di posizioni monopolistiche, l'elevazione del livello di efficienza e di dimensione di impresa, la capacità competitiva delle aziende e del sistema in un mercato aperto e regolato, la qualità dei servizi, sono state le linee guida del nostro lavoro, da tutti condivise.

Si è trattato di un lavoro che guardava con occhio nuovo alle nostre città, ai sistemi economici locali, all'economia, alle imprese, ai cittadini e all'ambiente.

È evidente a tutti noi che una profonda azione riformatrice non si realizza unicamente con la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* di una legge, seppure ben fatta. La legge avvia un processo, ne indica le coordinate, le regole e il senso di marcia, individua i soggetti coinvolti e i responsabili; ma ugualmente, il Governo e il Parlamento, devono, per i compiti e le

funzioni che loro competono, continuare ad accompagnare questo processo fino ad un esito positivo.

Non è un caso, infatti, che nell'anno trascorso si siano approvati importanti provvedimenti quali, ad esempio, quelli relativi al trasporto rapido di massa, alla sostituzione del parco autobus — ormai vetusto — per le regioni a statuto ordinario, alle tranvie, all'incentivazione dell'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale e, per quanto riguarda l'autotrasporto, le misure sull'esodo, da una parte, sulle aggregazioni di impresa, dall'altra.

Il disegno di legge oggi in discussione, di cui è nota l'urgenza, prosegue nella direzione di accompagnare le riforme; sarebbe sbagliato non attivare o perdere le risorse che tutti insieme abbiamo voluto destinare a questi comparti.

Infatti, per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, il disegno di legge prevede l'allineamento, cioè la riduzione delle aliquote contributive delle aziende di trasporto pubblico locale, in attesa della definizione dell'assetto complessivo dei contributi previdenziali. Prevede, cioè, che per l'anno 1998, il complesso dei contributi dovuti dalle aziende sia rideterminato con riferimento alla media dei contributi dovuti dal settore industriale. L'importo, pari a 300 miliardi, corrisponde ad una riduzione di circa sei punti sul carico contributivo e, quindi, ad un alleggerimento del costo del lavoro per imprese che oggi sono impegnate in questo difficile passaggio da una situazione di monopolio a quella di libero mercato.

Sarebbe importante — rimanendo nelle finalità del provvedimento — che i gruppi parlamentari potessero fare una proposta per intervenire anche sulla copertura dei disavanzi di esercizio non ripianati, relativi all'anno 1997, e sulla possibilità, per le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e Bolzano, di poter contrarre mutui per la sostituzione degli autobus destinati a trasporto pubblico in esercizio da oltre quindici anni, come previsto per le regioni a statuto ordinario, secondo un piano di ripartizione sostenuto da tutti i gruppi parlamentari pochi

mesi fa e adottato dal Ministero dei trasporti sentita la conferenza Stato-regioni.

Per quanto riguarda l'autotrasporto, il disegno di legge prevede l'aumento dell'importo delle spese non documentabili da portare in detrazione nella prossima dichiarazione dei redditi e la diminuzione dei premi Inail. Inoltre, 140 miliardi vengono assegnati al comitato centrale degli autotrasportatori per interventi per la protezione ambientale, per la sicurezza della circolazione e per le attività di studio e consulenza propedeutiche alla riforma dell'autotrasporto.

Gli interventi previsti sono mirati allo spostamento del traffico pesante dalle strade ordinarie e dai centri abitati alle infrastrutture autostradali da realizzare mediante apposite convenzioni con gli enti gestori delle stesse.

Si risponde così positivamente ad una forte e vasta richiesta in tal senso che da tempo ci proviene dai sindaci e dalle comunità locali.

I contenuti e il senso di questo provvedimento, le risorse previste — da non perdere assolutamente —, il legame con i processi di riforma recentemente avviati nel trasporto pubblico locale e nell'autotrasporto, manifestano il rilievo e l'urgenza dell'approvazione di questo disegno di legge che, a parere dei democratici di sinistra, può trovare la condivisione di larga parte del Parlamento (*Applausi dei deputati del gruppo dei democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

**ITALO BOCCHINO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, il gruppo di alleanza nazionale esprime forti perplessità su questo provvedimento, pur condividendo i principi generali che sono all'interno del decreto legge. Esse sono dovute al solito modo pasticciato con cui il Governo si presenta in Parlamento.

Noi condividiamo l'esigenza di evitare la perdita di fondi per il sostegno dell'au-

totrasporto e per il risanamento dei disavanzi delle aziende di trasporto pubblico locale, riteniamo però che queste scelte debbano rientrare in una strategia legislativa in cui si intensifichi il rapporto, la collaborazione e il dialogo tra Governo e Parlamento.

Come Parlamento — in particolare come gruppo di opposizione — ci sentiamo non solo esclusi, ma anche schiacciati dal metodo utilizzato dal Governo per intervenire, attraverso i decreti-legge.

Il relatore ha detto che la decretazione di urgenza si è resa necessaria. Per carità, ogni decretazione d'urgenza è necessaria!

Noi invece, crediamo che la decretazione d'urgenza sia figlia dell'incapacità del Governo e della maggioranza di porre a tempo debito il problema all'esame della Commissione competente.

La scorsa settimana, il gruppo parlamentare di alleanza nazionale, assieme a quello di forza Italia, sia nella Conferenza dei presidenti di gruppo, sia in Commissione trasporti, ha chiesto di poter esaminare con maggiore calma questo provvedimento per verificare se fosse possibile cogliere l'occasione per salvare altri stanziamenti che rischiano di andare in economia.

Poco fa, l'onorevole Raffaldini ha detto che faremo bene a prevedere all'interno di questo provvedimento anche la possibilità di rinnovare il parco autobus.

A parte le nostre perplessità politiche su provvedimenti che quasi sempre finiscono per beneficiare alcune ben note industrie proprietarie della grande stampa in Italia, noi riteniamo che l'idea di inserire questi fondi contrasti con il regolamento perché produttivo di emendamenti inammissibili, come abbiamo già dovuto registrare.

Tutto ciò è figlio del modo schizofrenico di legiferare di chi arriva all'ultimo momento in Commissione sostenendo che non vi è più tempo, che si rischia di perdere i fondi stanziati e si appella al senso di responsabilità dell'opposizione per evitare tale perdita.

Noi siamo convinti che i soldi non si perderanno, perché siamo parimenti con-

vinti che voi non avete intenzione di tagliare i fondi a questi settori strategici.

Sappiamo che se, poi, taglierete i fondi, significherà che avete una politica che vuole strozzare il settore dei trasporti. Non potete allora appellarvi al nostro senso di responsabilità, se questa è la finalità della vostra politica. Quindi, la scelta di non permettere alla Commissione di discutere questa settimana sul provvedimento e di stabilire tempi di poche ore, la settimana scorsa, per la presentazione degli emendamenti ha fatto sì che non fossimo in condizione di contribuire al miglioramento di un testo che tutti ritengono si potesse e si dovesse migliorare.

Una volta schiacciato il ruolo dell'opposizione e del Parlamento, non possiamo che esprimere perplessità rispetto a questo provvedimento e dirci contrari a qualsiasi modifica fatta al solo fine di aggiungere nuovi temi utilizzando sempre lo stesso argomento, vale a dire quello di sostenere che altrimenti si perdono i fondi e di appellarsi al nostro senso di responsabilità.

Vorremmo far buon uso del nostro senso di responsabilità e rispondere all'appello della maggioranza e del Governo se ciò accadesse reciprocamente; purtroppo, anche politicamente in questi giorni non riusciamo ad ottenere risposte dal Governo su altri argomenti, nonostante ci siamo appellati al suo senso di responsabilità.

Voglio fare, concludendo, un esempio tutto politico. Da qualche giorno circola la voce, specialmente in sedi vicine alle organizzazioni degli enti locali, di una volontà del Governo e della maggioranza di trovare un sistema per rinviare le amministrative del prossimo giugno. L'opposizione si è appellata alla maggioranza e al Governo, chiedendo loro di esprimersi, di farle sapere se sia vero. Comprendiamo il disagio della maggioranza e del Governo nell'andare al voto in queste condizioni, con una coalizione già eterogenea e che è anche fratturata, sfilacciata, disastrosa al proprio interno, con contrad-

dizioni che esplodono giorno dopo giorno, sicuramente difficili da spiegare agli elettori.

Nonostante però da giorni chiediamo alla maggioranza ed al Governo di esprimersi, di dirci se sia vero che è loro intenzione far questo, nonostante ci appelliamo al loro senso di responsabilità, non riusciamo ad ottenere risposta. Poi, quando si arriva in Parlamento, c'è sempre il solito metodo dell'appello al senso di responsabilità. Siamo noi, allora, che vogliamo appellarci alla responsabilità della maggioranza sui temi politici e quando noteremo disponibilità da parte della maggioranza che non cercherà di sottrarsi al sistema democratico del voto solo per paura di perdere a causa delle proprie spaccature interne, accetteremo gli inviti che ci vengono rivolti. Se invece è questo il metodo, non possiamo accettarlo. Vogliamo contrastarlo politicamente e lo faremo anche in Parlamento perché riteniamo che si debba legiferare bene, anche quando interviene il Governo, usando uno strumento delicatissimo, quale è il decreto-legge.

Non si può presentare un decreto-legge con una serie di lacune e poi venire in Parlamento a dire alla Commissione che non c'è tempo per esaminarlo con la calma dovuta e poi, in aula, appellarsi al senso di responsabilità dell'opposizione per migliorarlo. Non siamo d'accordo su questa linea perché riteniamo che il Parlamento debba vedere riconosciuta la propria centralità in termini di produzione legislativa.

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

**(Repliche del relatore e del Governo  
— A.C. 5544)**

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

GIORGIO MERLO, *Relatore*. Poche parole, Presidente, per ringraziare i colleghi

per il contributo che hanno voluto dare in vista della conversione di questo decreto; un contributo che, seppure in tempi ristretti, è già stato dato in modo approfondito in Commissione.

Gli interventi di questa sera, comunque, hanno sottolineato i problemi aperti che caratterizzano ancora i due settori del trasporto pubblico locale e dell'autotrasporto, soprattutto dopo i processi di liberalizzazione che hanno investito i due comparti ed il superamento degli assetti monopolistici (come ricordava, in particolare, il collega Mammola). Ritengo che le stesse proposte avanzate dai colleghi dell'opposizione e della maggioranza vadano nella direzione di una rapida approvazione di questo provvedimento, pur con alcuni rilievi critici (gli ultimi sollevati dal collega Bocchino), comunque finalizzati al perseguimento di un obiettivo attorno al quale credo vi sia la massima convergenza: quello del rilancio di uno spaccato del nostro sistema dei trasporti che rischia, se non intervengono precisi correttivi, cadute occupazionali e perdita di competitività.

Mi auguro che attorno a questi obiettivi, attraverso gli emendamenti presentati dai colleghi della maggioranza e dell'opposizione, quando si tratterà di discuterli in aula, cioè domani, si raggiunga un'ampia convergenza, affinché l'obiettivo del rilancio di questo settore trovi una compiuta definizione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Vorrei ringraziare il relatore e coloro che sono intervenuti per il contributo che hanno dato. Concordando con le cose dette dal relatore, desidero solo rispondere ad alcune osservazioni e fare alcune sottolineature.

È indubbio che il Governo, onorevole Bocchino, avrebbe preferito seguire la via maestra, cioè approvare il testo del provvedimento che era stato già approvato, peraltro in sede legislativa, dal Senato.

Questa è la strada che il Governo avrebbe preferito. Ciò non è stato possibile anche perché esiste un atteggiamento, del tutto legittimo, del gruppo di alleanza nazionale, che non concede la sede legislativa ai provvedimenti del Governo nella Commissione di merito. Al di là di altre valutazioni, questo è stato l'atteggiamento del gruppo di alleanza nazionale, che priva il Parlamento della possibilità di utilizzare una sede importante, come spesso avviene al Senato, per esempio.

Non spetta a me in questo momento, anche per non sottrarre tempo all'Assemblea, spiegare a lei, che certamente le conosce quanto e meglio di me, le ragioni per le quali un provvedimento di legge adottato entro il 31 dicembre consente di appostare le risorse destinate da certe tabelle della finanziaria. Se questo non avvenisse, si creerebbero le condizioni per riaprire un lungo percorso che ritarderebbe oltre modo i tempi di utilizzazione di risorse importanti per aziende e attività del nostro paese. Non mi sembra quindi che questo sia, come dire, un modo pasticciato di procedere. Vi è stata l'esigenza di fare fronte a una necessità. Peraltro, mi pare che il dibattito, le cose che lei stesso ha detto e quelle che hanno detto i colleghi Mammola e Raffaldini confermino le ragioni di questo modo di procedere.

Si tratta di interventi indispensabili al completamento o all'accompagnamento di provvedimenti di riforma di grande respiro, sia per quanto riguarda il trasporto locale (la legge n. 422, alla quale fa riferimento l'articolo 1), sia per quanto riguarda il processo di riforma dell'autotrasporto (la legge n. 454, sulla quale si è soffermato in modo particolare il collega Mammola).

Per quanto riguarda il trasporto locale, ricordo che occorre intervenire — appunto per favorire il processo di applicazione della legge n. 422 — allineando le aliquote contributive, in attesa di una più generale definizione dell'assetto complessivo dei contributi previdenziali, che è in corso di esame, come oggetto di delega, nel collegato ordinamentale in discussione al Se-

nato. Si tratta di un atto che ci aiuta e che completa un ragionamento e un percorso. Ad esso dovrà seguire un intervento per quanto riguarda il mondo del lavoro, perché adesso interveniamo nei confronti delle aziende, applicando un accordo che era stato siglato dal Governo.

Per quanto riguarda invece il secondo articolo del disegno di legge, quello che riguarda l'autotrasporto, vorrei dire, intanto, che è aperto un confronto in sede comunitaria — che ci auguriamo, così pare dalle notizie che abbiamo, possa concludersi in questo mese — che riguarda l'esame della legge n. 454. Credo però, e il collega Mammola converrà con me, che questo processo di adeguamento della nostra normativa e di trasformazione di settori importanti dei servizi del nostro paese per adeguarli a quanto avvenuto in sede di Comunità economica europea, arrivi con grave ritardo. Noi paghiamo questo ritardo sotto due aspetti: in primo luogo, con un deficit di competitività del nostro sistema di servizi nei confronti delle altre realtà europee; in secondo luogo, la Comunità economica europea non è una sede neutra ed astratta, ma al suo interno, nel Parlamento europeo e nelle Commissioni, vi è un confronto vivo nel quale chi ha guadagnato e si è costituito posizioni di forza cerca di mantenerle. Vi è una discussione lunga e complicata, come tutti sanno, che non riguarda solo questo settore e alla quale dobbiamo fare fronte con l'attenzione e le cautele che Mammola ed altri ci richiama-

vano. Per quanto riguarda l'autotrasporto, come il Parlamento sa, è certamente vero quanto diceva il collega Mammola, ma è altrettanto vero — mi consentirà — che nel momento in cui noi lavoriamo per applicare la legge n. 454, dobbiamo consentire a quelle aziende di avere una possibilità. Credo sarebbe sbagliato non dare a tutti la possibilità di correre e di arrivare, in qualche modo, ad un'uguale opportunità.

Credo che lei concordi con il Governo su questa affermazione, forse banale, ma resa necessaria dalla situazione nella quale ci troviamo.

La seconda questione riguarda i 145 miliardi che attengono ai problemi di sicurezza e che sono stati già previsti, come peraltro il comma precedente, dalla precedente legge n. 100 del 1998. Vorrei sottolineare che si tratta di misure analoghe alla legge già approvata nel 1998 e che parlare di sicurezza, dare il contributo per le tariffe autostradali ad una azienda di autotrasporto significa favorire l'allontanamento di quel mezzo pesante dalla viabilità ordinaria, spesso dall'attraversamento di un centro abitato. Significa, in qualche modo, aiutare ad affrontare una situazione che è presente nel nostro paese e non solo in esso.

L'albo, peraltro, utilizza i fondi su una direttiva del ministro dei trasporti, non in modo astratto ma in base ad un provvedimento. Dobbiamo dunque intervenire nei due settori della sicurezza e della competitività: l'Europa accetterà queste misure? Quali alternative si presentano?

Il collega Mammola ha presentato emendamenti che il Governo valuterà e sia certo che se questi emendamenti consentiranno di affrontare meglio la domanda che egli ci poneva (fino ad oggi i nostri uffici non hanno dato risposte diverse, altrimenti il Governo non avrebbe presentato una proposta di questo tipo al Parlamento e non avrebbe fatto un decreto) noi li valuteremo con grande attenzione.

Vorrei, infine, dire che ho ascoltato con molta attenzione ciò che diceva l'onorevole Raffaldini e la proposta che ha fatto. Il Governo aveva presentato all'esame della Commissione emendamenti in questo senso, che però sono stati dichiarati non percorribili in quel momento; mi auguro che sarà possibile riesaminarli ora. Noi, collega Bocchino, non intendiamo favorire nessuna azienda per quanto riguarda il rinnovo degli autobus. Il problema di questo paese è quello di avere il parco autobus più arretrato d'Europa, che deve dunque essere rinnovato se si vuole dare risposta agli obiettivi che l'Italia si è posta firmando il protocollo di Kyoto. Ciò riguarda sia le regioni a statuto ordinario che le regioni a statuto speciale:

abbiamo un parco autobus tra i più obsoleti, con un'età media di 11 anni e occorre, quindi, fare un salto e un passaggio. Non spetta al Governo decidere quali siano le aziende che produrranno gli autobus, lei lo sa quanto me. Il Governo assegna alle regioni le risorse per rinnovare il parco autobus, niente di più; mi auguro che sia possibile nelle prossime ore, insieme, fare fronte anche a tale possibilità in modo che il lavoro che ci aspetta consenta al Parlamento di convertire sollecitamente il decreto, ponendo così mano ad alcune questioni di estrema importanza per l'economia e i servizi del nostro paese.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

**Discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Ministero della difesa della Repubblica italiana ed il Ministero della difesa della Repubblica ceca sulla reciproca cooperazione, fatto a Praga il 7 dicembre 1996 (4182) (ore 18,55).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Ministero della difesa della Repubblica italiana ed il Ministero della difesa della Repubblica ceca sulla reciproca cooperazione, fatto a Praga il 7 dicembre 1996.

**(Contingentamento tempi esame  
— A.C. 4182)**

PRESIDENTE. Avverto che, a seguito della riunione del 19 gennaio della Conferenza dei presidenti di gruppo, si è provveduto, ai sensi dell'articolo 24, comma 3, del regolamento, all'organizzazione dei tempi per l'esame del disegno di legge, che risultano così ripartiti:

relatore: 10 minuti;

Governo: 10 minuti;

richiami al regolamento: 5 minuti;  
tempi tecnici: 5 minuti;

interventi a titolo personale: 20 minuti (con il limite massimo di 3 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato).

Il tempo a disposizione dei gruppi, pari a 1 ora e 20 minuti, è ripartito nel modo seguente:

democratici di sinistra-l'Ulivo: 9 minuti;

forza Italia: 16 minuti;

alleanza nazionale: 15 minuti;

popolari e democratici-l'Ulivo: 7 minuti;

lega nord per l'indipendenza della Padania: 12 minuti;

UDR: 7 minuti;

comunista: 7 minuti;

rinnovamento italiano: 6 minuti.

Il tempo a disposizione del gruppo misto, pari a 20 minuti, è ripartito tra le componenti politiche costituite al suo interno nel modo seguente:

verdi: 4 minuti; rifondazione comunista: 4 minuti; CCD: 4 minuti; Italia dei valori: 3 minuti; socialisti democratici italiani: 2 minuti; federalisti liberaldemocratici repubblicani: 2 minuti; minoranze linguistiche: 2 minuti.

**(Discussione sulle linee generali  
— A.C. 4182)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che la III Commissione (Affari esteri) si intende autorizzata a riferire oralmente.

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

DARIO RIVOLTA, *Relatore*. Signor Presidente, non credo che i tempi da lei

correttamente enunciati saranno utilizzati, perché la ratifica del provvedimento riscontra un appoggio diffuso tra tutti i gruppi parlamentari.

L'accordo in esame si colloca nell'ambito della politica del rafforzamento della sicurezza e della stabilità in Europa attraverso una cooperazione con i paesi dell'Europa centro-orientale, di recente acquisizione alla democrazia. Come è stato detto, esso è stato firmato il 7 dicembre 1996 dai Ministeri della difesa delle due parti, Italia e Repubblica ceca; sono passati già due anni e si è notata da entrambe le parti la volontà di provvedere ad una ratifica il più velocemente possibile.

Mi auguro, pertanto, che dopo l'approvazione del disegno di legge di ratifica — che auspicio — da parte della Camera dei deputati, arrivi anche quella del Senato.

Si tratta di un accordo bilaterale che segue altri due trattati firmati con la Repubblica ceca, il primo, ratificato il 1° luglio 1997, sempre nell'ambito della protezione e promozione degli investimenti, e il secondo — un trattato di amicizia e cooperazione — ratificato il 2 ottobre 1997.

L'accordo di cooperazione militare tra Italia e Repubblica ceca si ispira, in particolare, ai principi della Carta di Parigi per una nuova Europa e risale al 1990; esso rappresenta un impegno politico forte per un ripensamento delle relazioni fra i paesi europei dopo l'evento che ha segnato un'epoca, cioè il crollo del muro di Berlino.

È utile ricordare in questa circostanza che l'Italia ha ratificato l'allargamento della NATO verso la Repubblica ceca, oltre all'Ungheria e alla Polonia, il 30 giugno 1998. L'accordo che oggi ratifichiamo, quindi, si inserisce anche all'interno di tale processo, che vede la Repubblica ceca tra i partner dell'alleanza occidentale.

Passo velocemente a descrivere i punti dell'accordo. L'articolo 1 stabilisce i limiti alla cooperazione, subordinandola — come

è naturale — al rispetto delle leggi vigenti nei due paesi e ai rispettivi impegni assunti in campo internazionale.

Gli articoli 2 e 3 individuano settori e forme di cooperazione elencando tutti i campi di intervento: politica militare di difesa; organizzazione delle forze armate; sistemi di comando e controllo; istruzione, addestramento e formazione del personale; aeronautica militare e difesa aerea; pianificazione e programmazione operativa e finanziaria (sempre connessa al settore della difesa); sistemi logistici e di telecomunicazioni; impiego delle forze armate in attività di difesa dell'ambiente; ricerca e tecnologia nel settore della difesa in generale; diversi materiali per la difesa; medicina militare; consultazioni e scambi di informazioni; documenti ed esperienze relative alle infrastrutture militari; legislazione giuridica, attività artistiche e sportive nell'ambiente militare; visite ufficiali e incontri di lavoro. In pratica, questi sono tutti argomenti che accordi di questo genere già esistenti con altri paesi vanno a contemplare, all'interno però del quadro specifico che — lo ricordo — prevede l'accesso della Repubblica ceca nel sistema di alleanza militare del nord Atlantico.

L'articolo 4 stabilisce le modalità di pianificazione annuale della cooperazione, che vengono stabilite dalle parti entro il 15 novembre di ogni anno con l'indicazione delle attività e delle loro finalità, dei luoghi, della durata e dei partecipanti agli incontri di cooperazione, degli organi responsabili della loro realizzazione.

L'articolo 5 prevede l'istituzione di un comitato misto che avrà il compito di definire i settori di possibile cooperazione — oltre a quelli già previsti —, di promuovere (comunque nell'ambito di quello che è stato previsto come l'inquadramento generale) la collaborazione tecnica ed industriale, di facilitare rapporti e forniture tra le imprese e di sottoporre alle rispettive autorità nazionali proposte e raccomandazioni inerenti all'attuazione dell'accordo.

L'articolo 6 contiene disposizioni riguardanti la classificazione ed il tratta-

mento delle informazioni, utilizzabili soltanto per gli scopi previsti dall'accordo stesso e non trasferibili a terzi paesi.

L'articolo 7 disciplina la copertura finanziaria di questa cooperazione.

L'articolo 8 tratta di un eventuale contenzioso, mentre l'articolo 9 reca disposizioni finali riguardanti l'entrata in vigore, la durata, la disdetta o l'eventuale modifica dell'accordo (e quindi si tratta di norme di ordinaria amministrazione).

Ritengo importante che il Parlamento sappia che la relazione tecnica quantifica gli oneri in 21 milioni e 300 mila lire all'anno, occorrenti per l'invio di una missione di cinque funzionari per quattro giorni a Praga. Anche questo rientra nell'ordinaria amministrazione. Comunque l'*enverjure* economica dell'operazione va ben al di là di quei 21 milioni, che si limitano ad essere la spesa viva sostenuta dagli organi dello Stato.

Vi è poi un'annotazione di carattere tecnico che è la seguente. È stato presentato un emendamento volto a modificare l'articolo 3 del disegno di legge di ratifica; ebbene, tale modifica si rende necessaria perché i ritardi nei tempi di approvazione del disegno di legge stesso hanno reso superate le date indicate nel testo originario.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Concordo con il relatore e rimando a quanto già osservato in Commissione.

PRESIDENTE. Constato l'assenza degli onorevole Morselli e Calzavara, iscritti a parlare: s'intende che vi abbiano rinunciato.

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

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

**Proposta di trasferimento  
in sede legislativa di un progetto di legge.**

PRESIDENTE. Comunico che sarà iscritta all'ordine del giorno della seduta di domani l'assegnazione in sede legislativa della seguente proposta di legge, della quale la VII Commissione permanente (Cultura), cui era stata assegnata in sede referente, ha chiesto, con le prescritte condizioni, il trasferimento alla sede legislativa, che propongo alla Camera a norma del comma 6 dell'articolo 92 del regolamento:

S. 2605. — Senatori Athos De Luca ed altri: « Trasformazione dell'Istituto di fisica in via Panisperna in Museo storico della fisica e Centro di studi e ricerche » (*Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato*) (5095) (*La Commissione ha elaborato un nuovo testo*).

**Annunzio della presentazione di un disegno di legge di conversione e sua assegnazione a Commissione in sede referente.**

PRESIDENTE. Il Presidente del Consiglio dei ministri ha presentato alla Presidenza, con lettera in data 23 gennaio 1999, a norma dell'articolo 77 della Costituzione, il seguente disegno di legge, che è assegnato, ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 1, del regolamento, in sede referente, alla XI Commissione permanente (Lavoro):

« Conversione in legge del decreto-legge 22 gennaio 1999, n. 5, recante disposizioni urgenti in materia di elezioni delle rappresentanze unitarie del personale e di valutazione della rappresentatività delle organizzazioni e confederazioni sindacali nel comparto "scuola" » (5592), con il parere delle Commissioni I e VII.

Il suddetto disegno di legge, ai fini dell'espressione del parere alla Commissione competente, previsto dal comma 1 del predetto articolo 96-bis, è altresì

assegnato al Comitato per la legislazione di cui all'articolo 16-bis del regolamento.

**Ordine del giorno  
della seduta di domani.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Martedì 26 gennaio 1999, alle 10:

1. — Interpellanze e interrogazioni.

(ore 15)

2. — Assegnazione a Commissione in sede legislativa della proposta di legge n. 5095 (*vedi allegato*).

3. — *Discussione del documento in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione:*

Applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Sgarbi (Doc. IV-quater, n. 48).

— *Relatore:* Berselli.

4. — Seguito della discussione di mozioni in materia di politica delle privatizzazioni (Armani n. 1-00297, Grimaldi n. 1-00337).

5. — *Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge:*

CAVERI; BALOCCHI; TERESIO DELFINO; MUSSOLINI; POLENTA ed altri; D'INIZIATIVA DEL CONSIGLIO REGIONALE DELLA VALLE D'AOSTA; D'INIZIATIVA POPOLARE; D'INIZIATIVA DEL CONSIGLIO REGIONALE DELL'ABRUZZO; D'INIZIATIVA DEL CONSIGLIO REGIONALE DELLA MARCHE; S. 55-67-237-274-798-982-1288-1443 d'iniziativa dei senatori: PROVERA, ROBERTO NAPOLI ed altri, DI ORIO ed altri, MARTELLI, SALVATO, BERNASCONI ed altri, CENTARO ed altri, D'INIZIATIVA POPOLARE (*Approvata dal Se-*

nato); SAIA ed altri; S. 65-238 d'iniziativa dei senatori: ROBERTO NAPOLI ed altri; DI ORIO ed altri (*Approvata dal Senato*); BONO; SAIA ed altri: Disposizioni in materia di prelievi e di trapianti di organi e di tessuti (646-855-1084-1104-1291-2166-2639-2722-2759-3646-3709-4100-4135-4186).

— *Relatori*: Polenta per i capi I, II e VII e Baiamonte per i capi III, IV, V e VI.

6. — *Seguito della discussione del testo unificato dei progetti di legge*:

SCOCA; NICOLA PASETTO e ALBERTO GIORGETTI; ANEDDA; SARACENI; BONITO ed altri; PISAPIA; CARMELO CARRARA; ANEDDA ed altri; MAIOLO; MAIOLO; BERSELLI ed altri; CARMELO CARRARA ed altri; CARMELO CARRARA ed altri; PISANU ed altri; SARACENI; PISAPIA; GIULIANO; COLA ed altri; D'INIZIATIVA DEL GOVERNO; PISAPIA ed altri: Disposizioni in materia di contenzioso civile pendente, di indennità spettanti al giudice di pace e di nomina a giudice onorario aggregato. Modifiche al codice penale e al codice di procedura penale (411-882-1113-1182-1210-1507-1869-1958-1991-1995-2314-2655-2656-3464-3728-4382-4440-4590-4625-bis-4707).

— *Relatore*: Carotti.

7. — *Seguito della discussione del disegno di legge*:

S. 3234 — Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee — legge comunitaria 1998 (*Approvato dal Senato*) (5459).

— *Relatore*: Saonara.

8. — *Seguito della discussione della mozione in materia di addizionale IRPEF (Comino ed altri n. 1-00311)*.

9. — *Seguito della discussione del disegno di legge*:

Conversione in legge del decreto-legge 28 dicembre 1998, n. 451, recante disposizioni urgenti per gli addetti ai settori del trasporto pubblico locale e dell'autotrasporto (5544).

— *Relatore*: Merlo.

10. — *Seguito della discussione della proposta di legge*:

ARMANI e VALENSISE: Modifiche all'articolo 12 del decreto legislativo 6 settembre 1989, n. 322, in materia di neutralità e trasparenza dell'informazione statistica (4023).

— *Relatore*: Armaroli.

11. — *Seguito della discussione del disegno di legge*:

S. 3451 — Disposizioni in materia di compensi per le commissioni giudicatrici degli esami di Stato conclusivi (5238).

— *Relatore*: Guerzoni.

12. — *Seguito della discussione del disegno di legge*:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Ministero della difesa della Repubblica italiana ed il Ministero della difesa della Repubblica ceca sulla reciproca cooperazione, fatto a Praga il 7 dicembre 1996 (4182).

— *Relatore*: Rivolta.

13. — *Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge*:

SCOCA ed altri; PALUMBO ed altri; JERVOLINO RUSSO ed altri; JERVOLINO RUSSO ed altri; BUTTIGLIONE ed altri; POLI BORTONE ed altri; MUSSOLINI; BURANI PROCACCINI; CORDONI ed altri; GAMBALE ed altri; GRIMALDI; SAIA ed altri; MELANDRI ed altri; SBARBATI; PIVETTI; TERESIO DELFINO ed altri; CONTI ed altri; GIANCARLO GIORGET-

TI; PROCACCI e GALLETTI; MAZZOCCHIN ed altri: Disciplina della procreazione medicalmente assistita (414-616-816-817-958-991-1109-1140-1304-1365-1488-1560-1780-2787-3323-3333-3334-3338-3549-4755).

— *Relatori*: Bolognesi, per la maggioranza; Cè, di minoranza.

14. — *Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge*:

MICHIELON ed altri, BURANI PROCACCINI, VALPIANA ed altri, CORDONI ed altri: Norme per la tutela delle lavoratrici madri assunte a tempo determinato (101-1147-1478-1680).

— *Relatore*: Valetto Bitelli.

**PROGETTI DI LEGGE DI CUI SI PROPONE L'ASSEGNAZIONE A COMMISSIONI IN SEDE LEGISLATIVA**

S. 2605 — Senatori ATHOS DE LUCA ed altri: Trasformazione dell'istituto di fisica in via Panisperna in Museo storico

della fisica e Centro di studi e ricerche (*Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato*) (5095).

(*La Commissione ha elaborato un nuovo testo*).

**La seduta termina alle 19.**

**ERRATA CORRIGE**

Nel resoconto stenografico della seduta del 19 gennaio 1999, a pagina 60, seconda colonna, ventinovesima riga, sostituire le parole: « con modificazioni (4216) » con le seguenti: « (testo risultante dallo stralcio deliberato dalla XII Commissione nella seduta in sede legislativa del 19 gennaio 1999), con modificazioni (4216-bis) ».

*IL CONSIGLIERE CAPO  
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA*

DOTT. VINCENZO ARISTA

*L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. PIERO CARONI

*Licenziato per la stampa alle 21,10.*