

di fatto determina grandi opportunità di mercato ma, nonostante ciò, l'inazione e l'incapacità del *management* di questa società (che appare evidente) ne limita fortemente lo sviluppo e le potenzialità.

Questo però è solo l'ultimo episodio di una serie di fatti che si sono manifestati negli ultimi tempi: partono da una serie di litigi — chiamiamoli così — verificatisi all'interno del consiglio di amministrazione, cosa che ha paralizzato per qualche mese il buon andamento dell'azienda, poiché il consiglio di amministrazione non si è riunito per diverso tempo. Vi è stata poi una perdita di finanziamenti per opere sull'aeroporto di Brindisi (è un fatto molto grave) e vi è stata una ricapitalizzazione operata mettendo a dura prova il bilancio già povero e molto mal ridotto della regione. I fondi reperiti sono stati però destinati ad operazioni più di gestione ordinaria che per interventi di carattere straordinario, promozionale e commerciale, che erano assolutamente necessari. Vi sono state poi polemiche con i sindacati a proposito di una serie di assunzioni clientelari, fatte in particolare a Brindisi, di persone legate ad un assessore regionale. Ma il più grave danno che si potesse produrre al sistema aeroportuale pugliese è stata la mancata promozione commerciale di tutti gli scali, tranne quello di Bari. Tutto ciò risponde alla logica di una forza politica che ha tentato negli ultimi anni di esaltare Bari quale centro del Mediterraneo, osservando a questa logica una serie di interventi per questa città e immaginando che ad essa dovessero essere destinati tutti i finanziamenti possibili ed immaginabili.

Di conseguenza a Foggia si è dovuto dar vita ad una compagnia aerea *ad hoc* che potesse rispondere alla domanda di quella provincia, ma anche qui realizzando un paradosso, nel senso che a Foggia esiste l'unica azienda municipalizzata in Italia che possiede aeromobili. Ritengo che questo sia un punto sul quale occorra riflettere.

Durante il periodo bellico, l'aeroporto Arlotta di Taranto-Grottaglie ha vissuto una fase importante in cui ha risposto

all'emergenza, attraverso l'apertura ad un intenso traffico passeggeri la propria aerostazione, ma non riuscendo a mantenere i collegamenti aerei — terminata la fase critica — anche a causa dell'incapacità commerciale e promozionale del *management* della SEAP.

In conclusione, con il mio ordine del giorno chiedo in maniera forte al Governo di avviare un'attività di *auditing*, di verifica delle attività della SEAP Spa in Puglia, per capire se ci sia un *management* capace, se vi siano le condizioni imprenditoriali, societarie, manageriali ed economico-finanziarie perché quella società continui a gestire un'attività così importante in tutti gli aeroporti della Puglia. Ciò, soprattutto, per verificare se essa abbia adottato le adeguate iniziative per quel che attiene la promozione dell'aeroscalo di Grottaglie. Ove fosse accertata una serie di elementi negativi, quel che chiedo con l'ultimo capoverso del mio ordine del giorno è di procedere — nel testo lo dico in maniera elegante — alla revoca della concessione del Ministero dei trasporti nei confronti della SEAP Spa, almeno parziale, con riferimento all'aeroscalo di Grottaglie.

Comprendo l'invito che mi è stato rivolto dal Governo; tuttavia, stante l'importanza del problema che ho voluto illustrare — chiedo scusa ai colleghi per la pignoleria con cui l'ho fatto — credo necessario che la Camera dei deputati sia avvertita della rilevanza della questione e possa decidere, eventualmente, votando separatamente l'ultimo capoverso del mio ordine del giorno. Chiedo se sia possibile, a termini di regolamento, procedere dando per accolta la prima parte del mio ordine del giorno e se si possa poi votare solo l'ultimo capoverso. Considero la risposta che mi sarà data dal Governo decisiva anche ai fini della valutazione se chiedere o meno la votazione dell'intero ordine del giorno.

Torno a ripetere...

PRESIDENTE. Onorevole Ostillio, deve concludere.

MASSIMO OSTILLIO. Concludo, signor Presidente. Molto può essere fatto dall'imprenditorialità locale per promuovere realmente questa importante opera infrastrutturale nel sud della Puglia. Tuttavia, o intervengono fatti nuovi e interventi correttivi da parte del Governo, unitamente a comportamenti diversi dal passato da parte della società di gestione, oppure non avrebbe senso fare consorzi e società di squisita valenza locale, in una logica di globalizzazione del sistema, in particolare di quello dei trasporti, che può essere il vero volano del futuro della nostra regione, come del resto del paese.

PRESIDENTE. Il Governo intende aggiungere qualcosa?

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, l'onorevole Ostillio ha detto cose molto serie ed ha sollevato questioni molto delicate. Il Governo assicura all'onorevole Ostillio che si occuperà immediatamente delle questioni da lui sollevate e che guarderà con estrema attenzione alle cose che egli ha detto, utilizzando tutti gli strumenti di ispezione e di controllo che sono disponibili e nei poteri dell'esecutivo. Alla luce dei risultati di tali verifiche e di tali ispezioni, il Governo assumerà le eventuali iniziative, naturalmente nell'ambito delle norme che regolamentano le concessioni. È questo l'impegno che assume il Governo ed è questa la ragione per cui mi permetto di insistere con l'onorevole Ostillio, affinché ritiri l'ultimo capoverso del suo ordine del giorno n. 9/5507/13. La nostra richiesta è motivata dal fatto che, per intervenire su atti di concessione o su eventuali altri fatti, è necessario innanzitutto che il Governo accerti la situazione e, una volta accertata, che si muova secondo le regole.

PRESIDENTE. Onorevole Ostillio, alla luce delle precisazioni del Governo, accede all'invito rivoltole a ritirare l'ultimo capoverso del dispositivo del suo ordine del giorno n. 9/5507/13?

MASSIMO OSTILLIO. Signor Presidente, considerate le motivazioni addotte dal Governo, poiché da oggi decorre di fatto una procedura di ispezione da parte del ministero nei confronti della società aeroportuale pugliese, accolgo l'invito a ritirare l'ultimo capoverso del dispositivo del mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Chiedo al Governo quale sia il parere sul resto dell'ordine del giorno.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo accetta il resto dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Dunque, onorevole Ostillio, insiste per la votazione della parte restante del suo ordine del giorno n. 9/5507/13, accolto dal Governo?

MASSIMO OSTILLIO. No, non insisto.

PRESIDENTE. Prendo atto che i presentatori degli ordini del giorno Di Nardo n. 9/5507/14, Eduardo Bruno n. 9/5507/15, i Capua n. 9/5507/16, Calzavara n. 9/5507/17, Franz n. 9/5507/18, Attili n. 9/5507/19, Duca n. 9/5507/20 e Dozzo n. 9/5507/21 non insistono per la votazione.

Onorevole Boghetta, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 9/5507/22, non accettato dal Governo?

UGO BOGHETTA. Sì, e chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

UGO BOGHETTA. Signor Presidente, la questione posta da questo ordine del giorno, sottoscritto anche dagli onorevoli Gardiol e Dalla Chiesa, è quella denunciata dal *Corriere della Sera* del 22 settembre scorso, secondo cui all'ENAV — ossia l'ente per l'assistenza al volo — stanno per essere assunte persone con caratteristiche particolari: uno è il figlio di un dirigente della CGIL, una è la moglie di un dirigente della CISL, un altro, credo,

il figlio di un ex vicedirettore dell'ENAV ed un'altra è l'ex segretaria del presidente della IX Commissione della Camera, Stajano. La motivazione che è stata data ai giornali da parte del presidente dell'ENAV Mancini è che, a causa delle numerose richieste di assunzione, non si è voluto fare alcun tipo di valutazione e sono stati assunti quelli che erano disponibili, i quali avevano quei nomi.

Tutto ciò si verifica, tra l'altro, in una situazione che vede bloccato da un anno il contratto di programma da parte del Ministero dei trasporti. Si parla di sicurezza del volo, si parla di efficienza, ci sono stati problemi nella gestione del traffico aereo e il Ministero dei trasporti tiene bloccato il contratto! In questo modo si blocca anche la soluzione di una grave situazione, ossia di un appalto-truffa esistente da tanto tempo con la Vitrociset.

Noi chiediamo, in primo luogo, che il Governo firmi l'accordo di programma; in secondo luogo, a nostro avviso non è possibile che sia mantenuta al vertice di un ente come quello per l'assistenza al volo una gestione di questa natura, palesemente clientelare, con un consociativismo partitico e sindacale inaccettabile. La Bulgaria dei vecchi tempi, in confronto, era un esempio di pluralismo e di democrazia! Mi meraviglio di lei, onorevole Angelini (*Applausi dei deputati del gruppo misto-rifondazione comunista*)! Non la riconosco più, nel momento in cui dice «no» a questo ordine del giorno: e non parlo sul piano politico, ma su quello morale! Noi dobbiamo fare pulizia, portare trasparenza! Qui si afferma che vengono assunti mogli e figli di dirigenti, di politici, e questo Governo non fa nulla: altro che Commissione di inchiesta su Tangentopoli! Tangentopoli continua come prima e più di prima (*Applausi dei deputati dei gruppi misto-rifondazione comunista, di forza Italia, di alleanza nazionale, della lega forza nord per l'indipendenza della Padania e misto-verdi*)!

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

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, ho chiesto di intervenire su questo ordine del giorno del collega Boghetta perché francamente, anche se mi rendo conto che la parte impegnativa è abbastanza forte, debbo dire che quelle denunciate dall'onorevole Boghetta non sono fantasie. Il primo quotidiano nazionale, il *Corriere della Sera*, ne parla ed i disservizi dell'ENAV sono sotto gli occhi di tutti i cittadini. Il capogruppo di alleanza nazionale, onorevole Selva, ha recentemente presentato un'interrogazione in materia. Mi sembra, allora, che la politica dello struzzo, da parte di questo Governo, non sia una politica serena.

Non ho compreso con esattezza se il collega Boghetta insista per la votazione del suo ordine del giorno, ma nel caso in cui insistesse il gruppo di alleanza nazionale voterebbe a favore.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Boghetta n. 9/5507/22, non accolto dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva (*Vedi votazioni*) (*Applausi dei deputati dei gruppi misto-rifondazione comunista, di forza Italia, di alleanza nazionale, della lega forza nord per l'indipendenza della Padania e misto-verdi*).

(Presenti	343
Votanti	318
Astenuti	25
Maggioranza	160
Hanno votato sì	195
Hanno votato no	123

Onorevole Acierno, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 9/5507/23, accolto come raccomandazione?

ALBERTO ACIERNO. Signor Presidente, vorrei che il Governo rivedesse la posizione assunta sul mio ordine del giorno. Quando si portano avanti leggi come quella che ci apprestiamo ad approvare in quest'aula, con la quale, partendo dal principio della sicurezza, si estende l'obbligo del casco a tutti i soggetti che da domani dovranno guidare i ciclomotori nel nostro paese, non riesco a capire alcuni elementi fondamentali. Si potrebbe addirittura pensare che, come si legge oggi sulle pagine del *Corriere della Sera*, l'estensione dell'obbligo dei caschi serva a far vendere le BMW con la cellula di sicurezza. Non credo, invece, che il Parlamento legiferi oggi per incentivare questa o quella casa produttrice, ma che debba continuare a legiferare per il bene del paese.

Il mio ordine del giorno è semplicissimo e muove da un ragionamento che sostengo non solo come deputato ma anche da padre.

Dare in mano un motorino ad un quattordicenne è una gravissima incoscienza. Non è dunque pensabile che non si voglia elevare l'età minima per la conduzione dei ciclomotori a sedici anni. A tale riguardo, occorre tener conto che i ragazzi a sedici anni avranno assolto l'obbligo scolastico, ossia avranno completato quella formazione culturale che consentirà loro di raggiungere una maturità idonea a condurre quel mezzo di locomozione.

Rifletto sul parere espresso dal Governo; vorrei non insistere nella richiesta di votare questo mio ordine del giorno, ma se il Governo non dovesse cambiare il proprio parere, è chiaro che sarò costretto a farlo.

GIORDANO ANGELINI *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il

Governo ha già detto di accettare questo ordine del giorno come raccomandazione.

Come è noto, la Commissione competente sta esaminando la riforma del codice della strada, la possibilità di introdurre l'attestato di idoneità alla guida dei motorini e quelle norme che regolamentano questa parte del codice della strada.

Poiché vi sono proposte di elevare l'età minima per la conduzione dei ciclomotori a quindici o a sedici anni, a me pare che sia sbagliato affrontare il problema e cercare di risolverlo con un ordine del giorno. Come ho già detto, la Commissione trasporti sta lavorando su questo punto; l'Assemblea avrà successivamente modo di valutare la scelta fatta dalla Commissione.

Ciò detto, il Governo, nel sottolineare la propria « sensibilità » a questo argomento, ribadisce di accogliere come raccomandazione l'ordine del giorno Acierno n. 9/5507/23, e assicura che all'interno del Comitato ristretto della Commissione trasporti cercherà di favorire l'individuazione di una soluzione corretta.

PRESIDENTE. Sulla base di quanto ha appena detto il rappresentante del Governo, chiedo all'onorevole Acierno e allo stesso sottosegretario Angelini se siano eventualmente d'accordo su una riformulazione dell'ordine del giorno in esame, che, senza indicare l'età, sia del seguente tenore: « (...) al fine di valutare l'opportunità di elevare l'età minima (...) ».

ALBERTO ACIERNO. Sì, signor Presidente.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Anche il Governo è d'accordo.

PRESIDENTE. Sta bene.

Prendo quindi atto che i presentatori non insistono per la votazione dell'ordine del giorno Acierno n. 9/5507/23, nel testo riformulato.

Prendo infine atto che i presentatori dell'ordine del giorno Iacobellis n. 9/5507/24, accettato dal Governo, non insistono per la votazione.

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno presentati.

(Dichiarazioni di voto finale - A.C. 5507)

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

Constato l'assenza dell'onorevole Baccini, che aveva chiesto di parlare per dichiarazione di voto: si intende che vi abbia rinunciato.

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

UMBERTO CHINCARINI. Non credo che definire questo provvedimento « interventi nel settore dei trasporti » possa contribuire a migliorare la situazione generale del sistema dei trasporti italiano, ormai prossimo al caos.

Da questa sinistra, dalla presunzione di questo Governo, dall'indifferenza...

PRESIDENTE. Colleghi, se volete uscire dall'aula, vi prego di affrettarvi a farlo. Onorevole Chincarini, credo che ora possa riprendere il suo intervento.

UMBERTO CHINCARINI. Presidente, la ringrazio per la sensibilità dimostrata.

Da questa sinistra; dalla presunzione di questo Governo che mostra indifferenza e che a fatica prende nota del disagio del nord che attende invece interventi seri nei trasporti, per la parte che compete allo Stato; dall'infinita serie di funzionari e dirigenti di ministeri che hanno « messo il naso » in questo provvedimento, francamente ci si attendeva molto di più. Ma ci attendevamo di più anche dal ministro dei trasporti che ha scarsamente partecipato ai lavori di questo mediocre provvedimento, non seguendolo in prima persona e lasciando che a farlo fosse il bravo sottosegretario Angelini (in omaggio forse al suo predecessore); ci attendevamo di più dal ministro dei lavori pubblici che, invece di occuparsi seriamente di sbloccare nel sud vicende che impediscono al

nord di avere finalmente strade e autostrade di livello europeo, perde mesi del suo lavoro per ottenere il divieto di commercializzazione dei sistemi « anti-velox »; ed infine ci attendevamo di più dal presidente della Commissione trasporti che da tre anni blocca l'iter delle modifiche al codice della strada e che si interessa unicamente di apparire come l'alfiere della norma che obbliga l'uso del casco anche per i maggiorenni.

Come dire che anche nelle sue zone tutti si allacciano le cinture di sicurezza, non si circola in due sul motorino, tutti si fermano in prossimità delle strisce pedonali. Il suo unico problema è il casco!

Posso quindi comprendere l'imbarazzo del relatore cui riconosco capacità, pazienza ed educazione, qualità che, invece, non sono dimostrate dal rappresentante del Governo che alle 10,20 non si è presentato in Commissione per lo svolgimento del sindacato ispettivo: alle 11 il presidente ci ha detto che le interrogazioni non sarebbero state svolte senza spiegarne il motivo. Ieri, inoltre, Presidente, in Commissione trasporti la RAI ha ripreso l'Ulivo e il Polo ma si è dimenticata di riprendere anche l'altra forza di opposizione, la lega forza nord.

Credo che di ciò si debba parlare in altre sedi, ma è giusto ricordarlo in quest'aula. Da tanta bravura e grandezza di intenti, dalla preoccupazione per il futuro dell'Italia in Europa, la sinistra di Governo « partorisce » provvedimenti come questo che non sono né di destra né di sinistra, ma dimostrano solamente paura e sconfitta.

I voti che vi mancano per approvare questo provvedimento li avrete in cambio di qualche posto promesso o già pagato: poi non capite la disaffezione della gente per la politica!

Credo che occorranو provvedimenti seri su ferrovie, aeroporti, porti, strade, cantieristica. Ci sono voluti due anni per approvare lo stanziamento di cinque miliardi alla stazione di Battipaglia. Complimenti!

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

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sarò estremamente breve nell'indicare la motivazione dell'astensione dal voto su questo provvedimento da parte dei deputati del gruppo di alleanza nazionale.

La decisione è abbastanza facile perché il disegno di legge n. 5507 raccoglie una serie di provvedimenti che hanno creato, quasi per superfetazione, questo testo finale. Come si può desumere dal voto del gruppo di alleanza nazionale sui singoli articoli, vi è di tutto: i fondi per Genova, per Parma e per l'aeroporto di Malpensa, i gettoni per le commissioni che devono rilasciare la patente nautica ed anche normative serie come quelle sul casco e sul trasporto eccezionale.

Per l'ennesima volta si è fatto di ogni erba un fascio, quasi costringendo il Parlamento a prendere decisioni *ob torto collo* perché è evidente il senso di responsabilità di un gruppo parlamentare che, per esempio, si rende conto dell'importanza strategica, non solo per il nord, ma per tutta l'Italia, di una grande struttura aeroportuale e, quindi, dei conseguenti collegamenti ferroviari come quello di Malpensa. Sono anche discussi problemi che rivestono importanza per il nostro turismo e il nostro commercio, come quello sollevato dai colleghi Armaroli e Mazzocchi relativo ai *dehors*, recepito dalla Commissione e fatto proprio dal testo del Governo. Tutto ciò ha indotto il gruppo di alleanza nazionale ad un atteggiamento di grande responsabilità che ha portato al ritiro di tanti emendamenti presentati in Commissione per evitare ogni atteggiamento ostruzionistico.

Per l'avvenire, preferiremmo che il Governo — considerato che sono stati presentati vari provvedimenti analoghi tra cui il disegno di legge n. 5527, in materia di autotrasporto — cercasse di ottenere una maggiore omogeneità proponendo testi di più facile lettura. È stato invocato dal collega Becchetti il Comitato per la

legislazione. Caro Presidente, credo che anche lei, che sembra tenere molto — giustamente — alla facilità di comprensione delle leggi, dovrebbe invitare il Governo a scrivere testi legislativi che siano più facilmente comprensibili, che non presentino un richiamo dietro l'altro ad altre normative e che non modificchino, come è successo in questo caso, leggi approvate l'anno scorso o due anni fa. È evidente allora che in un vero processo di delegificazione molte questioni andrebbero probabilmente affrontate ad un altro livello. Vi sono infatti argomenti che, se vigesse un vero principio di sussidiarietà, andrebbero trattati molto più opportunamente a livello regionale, provinciale o comunale, così come vi sono aspetti che — sempre se vigesse il principio di sussidiarietà — potrebbero tranquillamente essere oggetto di normative amministrative.

Vi sono infine considerazioni sulla difficoltà di spendere da parte dello Stato italiano: si stanziavano risorse e poi si hanno difficoltà a spenderle, perché l'iter legislativo è talmente farraginoso e lungo che spesso ci troviamo a coprire spese già effettuate, trovandoci costretti a prendere atto di situazioni cogenti.

Un'altra considerazione riguarda infine i trasporti eccezionali e l'uso del casco. Nel provvedimento sono stati inseriti argomenti *spot* di una riforma, quella del codice della strada, che giace da troppo tempo in Commissione trasporti. Come ho già detto in altre occasioni, ciò non è certo colpa del relatore, del presidente Stajano, né del Comitato ristretto; mi domando però se da parte della Commissione trasporti tutta (mi rivolgo ai colleghi i quali, a differenza del sottosegretario, non mi stanno ascoltando) non sia il caso di imprimere un'accelerazione ad un argomento troppo ignorato e che, invece, meriterebbe da parte di tutti noi un'attenzione molto maggiore.

Il codice della strada è vecchio e gli incidenti stradali sono solo la punta dell'*iceberg* di un fenomeno che colpisce drammaticamente troppe famiglie italiane e credo che, oltre ai proclami estivi del ministro Jervolino, oltre alle dichiarazioni

di buone intenzioni, da parte nostra sia doveroso uno sforzo per dare quanto prima alle Camere un codice della strada adeguato al 2000 ed all'Europa.

Alla luce delle considerazioni testé esposte, non posso che riconfermare l'astensione dei deputati del gruppo di alleanza nazionale.

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

MASSIMO OSTILLIO. Signor Presidente, il provvedimento su cui abbiamo discusso e che sta per essere approvato, è particolarmente importante. Abbiamo constatato anche il grande pathos con il quale alcuni argomenti sono stati esposti. Io personalmente ho richiamato una situazione che è vissuta da noi pugliesi in modo bruciante sulla nostra pelle, quella riguardante le insufficienze infrastrutturali (ma io direi anche manageriali) nel campo del trasporto aereo. Direi che le questioni che attengono al mondo dei trasporti sono tra le più sentite da parte dei cittadini e degli utenti perché, come dicevo, le disfunzioni vengono avvertite in modo maggiore e al riguardo siamo particolarmente sensibili.

Il provvedimento che abbiamo esaminato e che stiamo per approvare può essere forse considerato come una normativa che non segue una logica complessiva, che magari non ha un'impostazione programmatica globale nei temi affrontati. Tuttavia, il disegno di legge, pur contenendo una serie di norme tampone, forse fini a se stesse, si inquadra in un percorso di miglioramento che credo noi come Parlamento vogliamo imprimere al sistema dei trasporti nel suo complesso.

Ciò detto, chiedo alla Presidenza l'autorizzazione a pubblicare in calce al resoconto stenografico della seduta odierna considerazioni integrative del mio intervento.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente, onorevole Ostillio.

MASSIMO OSTILLIO. Concludo pertanto ribadendo nuovamente che il nostro gruppo voterà a favore del provvedimento. Personalmente sono soddisfatto per l'impostazione che si è voluta dare all'annosa vertenza dell'aerostadio di Grottaglie ed apprezzo pertanto la posizione espressa dal sottosegretario Angelini a nome del Governo.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, nell'immaginario collettivo questo provvedimento sarà probabilmente ricordato come la legge sul casco per tutti i conducenti dei motorini. Ciò dimostra l'attenzione dei cittadini italiani sui temi della sicurezza e della mobilità. Su questo argomento, il provvedimento contiene altre norme relative, ad esempio, alla patente per i diabetici ed alla segnaletica stradale, anticipando un lavoro più vasto di riforma del codice della strada che la nostra Commissione sta completando e che vede proprio nella sicurezza e nella liberazione delle città e delle aree urbane da una mobilità caotica, con costi ambientali ed economici ormai gravissimi, le linee di fondo.

Alla riforma del codice della strada, però, devono corrispondere altre misure che mettano le città in condizione di programmare una mobilità sostenibile e la vivibilità dei quartieri. Ebbene, proprio nel testo del provvedimento in esame si prevedono misure che attivano circa 4 mila miliardi; sono misure dirette a completare nelle città la costruzione delle metropolitane e alla costruzione di parcheggi. Sono previsti 900 miliardi di investimenti nelle ferrovie locali e regionali, il ripiano dei deficit, fino al 1997, delle aziende di trasporto pubblico locale, interventi fiscali (ad esempio sull'IVA) e contributivi per alleggerire i costi delle imprese e in favore dei comuni, il rinnovo del parco autobus vetusto per le regioni a statuto speciale e per le province autonome, la destinazione di quote delle con-

travvenzioni per interventi sulla sicurezza stradale, in particolare per gli utenti deboli (i pedoni, i ciclisti, i bimbi, gli anziani, i disabili). È su questo punto che mi preme sottolineare il valore del provvedimento in esame, anche se sono previste altre misure, quali le norme sui trasporti eccezionali, sull'escavazione porti, sulla riforma del codice della navigazione, sulla funzione di vigilanza sulle Ferrovie dello Stato Spa.

È sul punto della mobilità sostenibile nelle aree urbane che emerge il valore del provvedimento e la capacità di legare insieme i molti articoli del provvedimento stesso, cambiandone così il segno da provvedimento *omnibus*, tendenzialmente scoordinato — oggi si direbbe senza un'anima —, ad incrocio, completamento, legame con risorse e strumenti per la mobilità sostenibile nella città e per la sicurezza.

Si tratta di disposizioni attese dalle nostre città e noi, oggi, sappiamo rispondere bene a tali esigenze. Per queste ragioni, annuncio il voto favorevole dei democratici di sinistra, che tanto hanno lavorato, certamente insieme con altri, affinché il provvedimento in esame avesse un esito positivo (*Applausi dei deputati del gruppo dei democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

VITTORIO ANGELICI. Signor Presidente, i popolari voteranno a favore di questo provvedimento pur nutrendo molte perplessità e molte riserve. In fondo, al di là delle affermazioni positive fatte dal collega Raffaldini, si tratta di un provvedimento *omnibus* all'interno del quale vi sono molte cose, anzi troppe; molte volte c'è tutto e il contrario di tutto.

Con tale provvedimento si tenta di tappare qualche buco ma, certamente, non c'è organicità. Non è un modo serio di realizzare un'azione legislativa all'altezza dei problemi che abbiamo di fronte. C'è confusione e grande frammentarietà; credo sia un modo precario di legiferare

che dobbiamo superare. Occorrono maggiore razionalità e maggiore efficienza; basti considerare che questo provvedimento, che è stato approvato al Senato in Commissione in sede deliberante, è rimasto alla Camera oltre dieci mesi, il che vuol dire che se per adottare provvedimenti in settori e gangli vitali della nostra economia occorre tanto tempo, vi potete immaginare quale capacità di competizione offriamo a detti settori. Siamo in forte ritardo e andiamo avanti in modo precario.

Ho ascoltato con molta attenzione le osservazioni e le critiche svolte dai colleghi dell'opposizione. Al di là di qualche elemento di strumentalizzazione quasi fisiologico in interventi di questo tipo e di qualche ottava un po' più alta di tono, mi sembra che siano state fatte osservazioni corrette, sulle quali dobbiamo meditare se vogliamo dar vita ad un'operazione più incisiva nell'azione legislativa che stiamo portando avanti.

Malgrado queste osservazioni, voteremo a favore del provvedimento perché i contenuti del disegno di legge in esame sono essenzialmente positivi; in tale testo, infatti, sono contenuti alcuni elementi importanti che sono già stati ricordati dai colleghi: mi riferisco, ad esempio, agli interventi sul trasporto pubblico locale, sul cabotaggio marittimo, sulla riclassificazione degli aeroporti per cercare di evitare penalizzazioni, reinserendo adeguatamente in tabella A alcuni aeroporti che altrimenti verrebbero penalizzati nell'azione di competizione esistente e via dicendo.

Quindi, pur nutrendo molte riserve e molte perplessità, preannuncio che il partito popolare porterà avanti un'iniziativa finalizzata a cercare di attenuare al massimo il ricorso a forme di legislazione di questo tipo, in modo da evitare che all'interno di alcune leggi vengano inserite previsioni che noi non condividiamo.

Nonostante le numerose riserve che ho espresso, ribadisco che voteremo a favore del provvedimento perché i contenuti dello stesso si ricollegano ad esigenze

oggettive dell'economia del nostro paese e per andare incontro alle esigenze fondamentali dei cittadini.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Rognà Manassero di Costigliole. Ne ha facoltà.

SERGIO ROGNA MANASSERO di COSTIGLIOLE. Dichiaro innanzitutto il voto favorevole senza riserve dei democratici su questo provvedimento.

Si tratta di un provvedimento che ha avuto un lungo iter in Commissione, dove sono stati apportati sostanziali miglioramenti ed aggiornamenti. Di questo bisogna dare atto sia alla disponibilità del Governo, sia all'impegno profuso dalla relatrice, onorevole Biricotti, che in questo caso ha effettivamente giocato un ruolo essenziale.

Per questo motivo, ritengo che il buon lavoro prodotto debba essere valorizzato.

Per quanto riguarda la politica dei trasporti, noi siamo in questo momento in una situazione nella quale quello della competitività nazionale rappresenta uno dei grandi argomenti da affrontare. A tale riguardo, vorrei sottolineare che nel prezzo di ogni prodotto è compresa una componente relativa al costo del trasporto, che in Italia spesso non è favorevole. Credo quindi che, migliorare il sistema dei trasporti in Italia, sia uno degli impegni che è necessario assumere, anche perché, se volessimo fare un approfondimento, ci accorgeremmo immediatamente che nella bolletta energetica il costo degli idrocarburi influisce troppo sull'economia italiana. In questo momento, ancora un modesto aumento del costo petrolifero ha determinato infatti effetti inflazionistici in Italia più che negli altri paesi europei. E la ragione è proprio questa eccessiva dipendenza dell'Italia nel settore dei trasporti dal trasporto su strada. Credo che oggi vi sia un'occasione vera — quella del varo di un reale piano dei trasporti — per affrontare questo argomento nella sua globalità.

Riguardo al piano dei trasporti, vorrei sottolineare che sul punto fondamentale

del trasporto di troppe merci su strada (le quali, tra l'altro, vengono trasportate pericolosamente sulle nostre strade su camion che poi imboccano dei tunnel, quando non dovrebbero farlo) attualmente non vi sono alternative reali. Ebbene, credo questo sia uno dei problemi del nostro paese che deve essere risolto attraverso un intervento di riequilibrio che ci porti ad avere un efficiente sistema alternativo sia per quanto riguarda le ferrovie, sia per quanto riguarda il trasporto via mare e in generale le idrovie, che ci consenta di raggiungere effettivamente un livello di assoluta competitività con gli altri paesi.

Questa è una sfida che il nostro paese può vincere o perdere; ma è sicuro che, se la perdesse, si otterrebbe un pessimo risultato. Non solo, ma questo rappresenterebbe uno di quegli aspetti che ci potrebbero mantenere a lungo in una situazione di inferiorità competitiva rispetto agli altri paesi.

Proprio per questo, ritengo che l'attenzione su questi temi da parte del Parlamento italiano debba non soltanto essere limitata a questi provvedimenti, che necessariamente sono di carattere settoriale, ma che si debba con grande impegno proseguire verso la predisposizione di un piano nazionale dei trasporti che effettivamente innovi in questi settori.

Concludo, ribadendo il voto favorevole e senza alcuna riserva dei democratici su questo provvedimento (*Applausi dei deputati del gruppo dei democratici-l'Ulivo*).

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

UGO BOGHETTA. Signor Presidente, intervengo per motivare l'astensione del gruppo di rifondazione comunista su questo provvedimento. Si tratta di un provvedimento *omnibus*, quindi, come in ogni provvedimento di questo tipo, si registrano sempre fatti e scelte positivi o negativi. Sicuramente vi sono alcuni articoli di questo provvedimento che noi riteniamo positivi e sui quali noi abbiamo

espresso voto favorevole e altri assolutamente negativi i quali meriterebbero un voto contrario. Dopo una valutazione complessiva del provvedimento ci asterremo. Infatti, noi riteniamo che vi siano investimenti diretti a migliorare il nostro sistema dei trasporti.

Quindi, ci sono le condizioni e le potenzialità per migliorare il nostro sistema dei trasporti, però l'onorevole Rognà, che è appena intervenuto, forse non sa, non ha capito, non ha visto che la politica di questo Governo non porta al riequilibrio modale, non porta a trasportare più merci sulle ferrovie, né via mare, né ad usare maggiormente il trasporto collettivo nelle città nonostante la giornata della città senz'auto del 22 settembre scorso. La politica di questo Governo sta andando in senso opposto. Allora, sì agli interventi positivi che ci sono in questo provvedimento, però come condizione perché questi abbiano effetto positivo bisogna cambiare la politica dei trasporti di questo Governo. Questa è la nostra battaglia! Non scambiamo, onorevole Rognà, l'ottimismo della volontà con l'ottimismo dell'intelligenza. Gramsci diceva una cosa e lei la sostiene in senso opposto. Forse, un ripasso della storia, o comunque del pensiero politico di questo paese, farebbe bene a tutti (*Applausi dei deputati del gruppo di misto-rifondazione comunista-progressisti*)!

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

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, vorrei brevemente spiegare e motivare l'astensione del gruppo di forza Italia su questo provvedimento. Lo hanno già detto altri colleghi, si tratta di un provvedimento complesso ed articolato che abbiamo « digerito » nella nostra Commissione in un Comitato ristretto che si è protratto per diversi mesi. È stato, quindi, effettuato un lavoro molto articolato e complesso per cercare di migliorare un provvedimento che, a nostro modo di vedere, era giunto dal Senato (approvato

nel dicembre dell'anno scorso) con alcune parti che andavano profondamente riviste e corrette.

Dunque, è stato fatto un lavoro lungo e positivo e il mio gruppo ritiene che il testo che noi stiamo approvando oggi sia sicuramente migliorativo in tutte le sue parti rispetto a quello approvato dal Senato. Ciò non di meno rimangono alcune perplessità che già altri colleghi hanno sollevato. Infatti, quando si fa un provvedimento *omnibus* all'interno del quale si mette tutto e al contrario di tutto, è chiaro che ci sono delle parti che hanno una valenza ed altre che hanno dei risvolti per lo meno discutibili.

Durante la discussione abbiamo già ricordato che alcuni degli articoli inseriti in questo disegno di legge, come quelli riguardanti le concessioni ferroviarie di Dinazzano o genovesi, i contratti di assunzione e di consulenza e quant'altro, potevano esserci risparmiati.

Vi sono, invece, alcune parti che vanno nella direzione giusta e corretta: per esempio, quanto al finanziamento della mobilità locale, penso che abbiamo svolto un buon lavoro. Ritengo peraltro che si sia dovuto utilizzare, forse in parte impropriamente, questo provvedimento legislativo, per « portare a casa » alcune norme che la Commissione ed il Parlamento hanno considerato fra le più urgenti per la modifica del codice della strada, tema che ormai da troppo tempo (come diciamo ormai da almeno un paio di anni in Commissione) giace senza soluzione.

Noi stessi abbiamo dato un forte impulso all'inserimento di alcune norme all'interno del provvedimento con riferimento al codice della strada: a tale riguardo, riteniamo che le parti approvate fossero attese dai cittadini e dalle categorie imprenditoriali interessate. L'impegno di oggi, come già ricordato da un altro collega in un precedente intervento, deve essere quello di dare finalmente una forte accelerazione alle modifiche del codice della strada, per avere un nuovo testo unico più moderno e più confacente alla realtà ed alle necessità del paese.

Per quanto esposto, quindi per la discutibilità di alcune parti, per la necessità di altri interventi oltre a quelli che, comunque, con il provvedimento vengono assunti, per la soluzione, per così dire, di comodo, che abbiamo scelto nell'apportare alcune modifiche al codice della strada, riteniamo che nel suo complesso il provvedimento abbia al suo interno parecchi aspetti positivi: pertanto, pur non potendo dare una valutazione positiva a tutto tondo, che ci consenta di esprimere un voto favorevole, il nostro gruppo si asterrà nella votazione finale sul provvedimento.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Eduardo Bruno. Ne ha facoltà: siccome il tempo a sua disposizione è esaurito, le assegno due, tre minuti.

EDUARDO BRUNO. Signor Presidente, il gruppo comunista si accinge a votare a favore del provvedimento, di cui non mi soffermerò a sottolineare gli aspetti negativi, che pure vi sono. Alcune critiche potrebbero sicuramente essere sollevate poiché si tratta di un provvedimento *omnibus* molto complesso, come hanno già sottolineato altri colleghi. Voglio invece essere costruttivo ed evidenziare gli aspetti positivi, che a nostro avviso sono molteplici.

Il testo pervenuto dal Senato, infatti, è stato via via migliorato, dando un senso unificante alla problematica complessiva dello sviluppo del sistema dei trasporti. Cito soltanto alcuni dei settori più importanti sui quali il provvedimento interviene: gli investimenti sul trasporto pubblico locale, le modifiche alla legislazione sulla portualità, gli investimenti per gli impianti aeroportuali, il sistema del trasporto ferroviario rapido e di massa, l'intermodalità. Sono tutti finanziamenti che vanno nella direzione di un migliore sviluppo del sistema dei trasporti nel nostro paese. Un altro elemento importante, per il quale il gruppo comunista si è battuto anche in Commissione, è rappresentato dalla scelta di stralciare dalla discussione faticosa e

lunga per la revisione del codice della strada alcuni argomenti, come la patente per i diabetici (segno, come osservavo anche ieri, di grande civiltà) e l'obbligatorietà del casco per i maggiorenni, che vanno nella giusta direzione di una maggiore sicurezza.

Il provvedimento in esame era peraltro atteso da molte categorie e dal paese: ho voluto evidenziare gli aspetti più importanti, anche se altri problemi rimangono ovviamente irrisolti; essi tuttavia troveranno probabilmente una loro collocazione organica nell'ambito della discussione che stiamo affrontando per la definizione del piano generale dei trasporti. Il gruppo comunista, pertanto, proprio perché il provvedimento rappresenta un segnale nella direzione del cambiamento e del rafforzamento dell'ossatura principale del sistema dei trasporti nel nostro paese, esprimerà un voto favorevole.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Baccini, al quale ricordo che ha due minuti di tempo a disposizione. Ne ha facoltà.

MARIO BACCINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il centro cristiano democratico vuole esprimere alcune considerazioni di massima sul provvedimento che ci accingiamo a votare, sulle indicazioni che i colleghi hanno fornito prima di me, ma anche sul metodo che il Governo ha voluto seguire. Per l'ennesima volta, non si vede una traccia di una linea politica chiara per il futuro, signor sottosegretario; a nostro parere, non esiste un'azione di Governo sui trasporti in generale. Come al solito, siamo di fronte ad un provvedimento pieno di questioni diverse, che si discostano dal tema che le varie categorie di cittadini ed il mondo intero del trasporto si attendono da un'azione parlamentare e di Governo.

Tutto ciò non ci impedisce di comprendere che nel settore dei trasporti la gente attende da lungo tempo provvedimenti, risposte, finanziamenti, opportunità e adeguamento alle norme europee. Siamo in ritardo, comunque questo è un piccolo

atto che può servire a contribuire a fornire un'esile risposta. Grazie all'intervento del Polo per le libertà il provvedimento sta andando in porto con alcuni miglioramenti, contenuti in emendamenti che sono stati accolti.

È questa la ragione per cui si vuole dare fiducia al sottosegretario, al Governo; noi non esprimeremo un voto contrario sul provvedimento, ma ci asterremo, al fine di dare un segnale ai cittadini, alle diverse categorie e a tutti coloro che operano in un settore così importante e che vogliono avere una risposta. Il centro cristiano democratico si asterrà nella consapevolezza di essere un partito interlocutore dei reali interessi dei cittadini (*Applausi dei deputati del gruppo misto-CCD*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Luciano Dussin. Ne ha facoltà.

LUCIANO DUSSIN. Signor Presidente, desidero annunciare il mio voto contrario alla demagogia che è presente in questo provvedimento. Mi riferisco, in particolare, ad alcuni aspetti: l'obbligatorietà del casco anche per i maggiorenni alla guida di ciclomotori, il divieto di mettere in vendita apparecchiature che controllano le installazioni degli autovelox. Ciò la dice lunga sulle intenzioni del Governo che, invece di prevenire gli incidenti, va in un'altra direzione. Quelle apparecchiature, infatti, potrebbe servire proprio a scopo preventivo: se segnalano l'autovelox su una curva pericolosa, il conducente viene avvisato della postazione, rallenta e si evita l'incidente. A voi, invece, servono i soldi dei cittadini, quindi lo strumento non può essere messo in vendita. In America hanno provato a fare la stessa operazione, ma, appunto, lo hanno messo in vendita perché sicuramente vi è una concezione diversa della sicurezza stradale.

Al di là di tutto ciò, comunque, dal provvedimento si attendevano norme chiare e finanziamenti certi per la realiz-

zazione ed il completamento di nuovi assi stradali ed invece non si è avuto nulla di tutto ciò.

Da decenni si auspica l'insegnamento dell'educazione stradale nelle scuole — penso che i nostri insegnanti siano in grado di far capire agli allievi la differenza tra un divieto di transito ed un divieto di sosta — ma nessuno ci è mai riuscito. In questa sede non si parla di tali aspetti. Addirittura, poi, un parlamentare propone di elevare a sedici anni il limite di età per condurre un ciclomotore. Siamo completamente fuori dalla realtà ed il Governo accetta anche questo. Cosa significa? Andando avanti concederemo la guida dei ciclomotori agli ultraottantenni? Spiegatevi voi, come fa un Governo ad accettare una proposta di questo tipo!

Infine, l'ho già detto ieri sera, desidero ribadire che trovo assurdo che i verdi, che sono responsabili della mancata attivazione negli ultimi tre anni di qualsiasi opera viaria pubblica, vengano qui a fare demagogia. I nostri cittadini rimangono uccisi sulle strade perché la viabilità ordinaria nel nostro paese è da terzo mondo. Non sto dicendo niente di nuovo: sono problemi risaputi, ma si continua così (*Applausi dei deputati del gruppo della lega forza nord per l'indipendenza della Padania e del deputato Biondi*). Ci si preoccupa della cartellonistica stradale, perché limita la visibilità, e ci si preoccupa dei pedoni investiti, ma non del fatto che i passanti sono fermi per colpa loro e le strade non riescono a soddisfare le esigenze del traffico moderno.

Tutti questi fattori, assolutamente negativi, mettono a nudo l'incapacità di governare questo paese, di dare risposte ed anche di rendere sicura la vita dei nostri cittadini. Come ho già detto l'altra sera, voi siete responsabili dell'aumento della criminalità nel nostro paese e poi vi preoccupate di far calzare il casco ai maggiorenni: mi sembra una cosa del tutto assurda. Avete immesso una serie di pericoli in questo paese — vi sono cittadini che non hanno più il coraggio di dormire la notte, grazie alle vostre leggi sull'immigrazione —, ma, invece di « bastonare »

i delinquenti, si incentiva la criminalità, si « bastonano » i nostri cittadini se viaggiano a 55 chilometri orari su strade urbane di dimensioni notevoli e si « bastonano » i maggiorenti se vanno a fare la spesa senza il casco quando sono alla guida del ciclomotore: peggio di così! Se fossi in voi mi vergognerei come un ladro! Si dimostra così la distanza del Governo rispetto alle reali esigenze dei cittadini, che fa inorridire.

Il Governo ha accettato un ordine del giorno di un parlamentare — non ricordo più di quale gruppo, perché cambiano nome ogni cinque minuti — che prevede di innalzare a sedici anni l'età per guidare i motorini: ciò vuol dire che siamo proprio fuori dalla grazia di Dio. Mi consenta questo sfogo, ma siamo lontanissimi dalla realtà dei nostri cittadini (*Applausi dei deputati del gruppo della lega forza nord per l'indipendenza della Padania e di deputati del gruppo di forza Italia!*)

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Rizzi. Ne ha facoltà.

CESARE RIZZI. Signor Presidente, voterò contro questo provvedimento, in dissenso dal mio gruppo. Come ho già detto, se si pensa che in questo modo si risolve in parte il problema della prevenzione degli incidenti stradali, si sta compiendo un errore gravissimo.

Non dimentichiamo che in una certa parte del paese — diciamo pure fuori dai denti: a Roma — sui motorini viaggiano due o tre persone e nessuno ci fa caso: i vigili se ne fregano e lasciano perdere, mentre noi ci preoccupiamo di mettere il casco anche ai vecchietti. A questo punto, sarei dell'avviso di mettere il casco anche ai pedoni, perché se vengono scippati e battono la testa subiscono il medesimo danno di coloro che vanno in motorino: questo è fuori dubbio (*Applausi di deputati del gruppo di forza Italia!*)

Il grosso problema è proprio quello dei motorini su cui viaggiano tre o quattro persone: è un problema soprattutto per quanto riguarda le assicurazioni che non

pagano i trasportati. Questi sono i veri problemi, non quello di mettere il casco ai vecchietti o a coloro che adoperano la moto per percorrere cento o duecento metri.

Pertanto, ritengo che questa legge sia dittatoriale e demenziale, perché obbligare tutti i cittadini che adoperano il motorino a mettere il casco significa essere fuori dal mondo, è roba da matti.

Per tali motivi, mi dichiaro assolutamente contrario e voterò con convinzione contro questo provvedimento.

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

ERNESTO STAJANO, *Presidente della IX Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ERNESTO STAJANO, *Presidente della IX Commissione*. Prima della votazione finale del provvedimento vorrei ringraziare tutti coloro i quali hanno reso possibile l'approvazione di questo testo che, pur nella sua complessità, individua alcuni temi centrali per la sicurezza del nostro paese nel settore stradale e riesce — questo dato non va pretermesso — ad assicurare fondi per lo sviluppo al sistema dei trasporti e della mobilità.

Chi leggerà il testo probabilmente lo troverà disorganico ma ciò non va attribuito al lavoro della Commissione quanto alle difficoltà che essa ha incontrato nell'elaborazione del testo per riuscire in tempi adeguatamente rapidi, anche se non sufficientemente rapidi, ad approvare un provvedimento che doveva supplire a numerose diverse esigenze.

Ringrazio in particolare il relatore sul provvedimento, l'onorevole Biricotti, che ha dedicato molto impegno e grande lucidità nella stesura del complesso articolato; ringrazio altresì i funzionari della Camera, in specie della Commissione trasporti, naturalmente tutti i commissari che hanno partecipato al lavoro ed i componenti del Comitato dei nove.

Credo che ci possiamo ritenere soddisfatti del nostro lavoro.

(Coordinamento - A.C. 5507)

ANNA MARIA BIRICOTTI, *Relatore*. Chiedo di parlare ai sensi dell'articolo 90, comma 1, del regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANNA MARIA BIRICOTTI, *Relatore*. Signor Presidente, vi sono alcune correzioni di forma da apportare, se l'Assemblea lo riterrà opportuno, come io credo. All'articolo 7, comma 4, si propone di sostituire le parole: « si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni e per gli anni 2000 e 2001 dello stanziamento iscritto » con le seguenti: « si provvede, per gli anni 2000 e 2001, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto ».

All'articolo 8, comma 3, sostituire le parole: « si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per gli anni 2000 e 2001 dello stanziamento iscritto » con le seguenti: « si provvede, per gli anni 2000 e 2001, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto ».

Infine, all'articolo 19, comma 1, terzo periodo, sostituire le parole: « si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto » con le seguenti: « si provvede, per gli anni 1999, 2000 e 2001, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto ».

PRESIDENTE. Non essendovi obiezioni, le correzioni di forma proposte dal relatore si intendono approvate.

(Così rimane stabilito).

Prima di passare alla votazione finale, chiedo inoltre che la Presidenza sia autorizzata a procedere al coordinamento formale del testo approvato.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

(Votazione finale e approvazione - A.C. 5507)

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge n. 5507, di cui si è testé concluso l'esame.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(S. 2935 - «Interventi nel settore dei trasporti») (approvato dal Senato) (5507):

<i>(Presenti</i>	380
<i>Votanti</i>	225
<i>Astenuti</i>	155
<i>Maggioranza</i>	113
<i>Hanno votato sì</i>	206
<i>Hanno votato no ..</i>	19).

Prego i commessi di togliere la tessera che si trova in una postazione dove non c'è alcun collega, nonostante la luce sia accesa. Adesso il collega ha staccato la tessera e risulta aver votato. Grazie.

Collega, la prego di non votare più per conto del suo vicino perché sarei costretto ad espellerla dall'aula.

ELIO VITO. Anche lì!

DOMENICO BENEDETTI VALENTINI. Dia un'occhiata a tutta l'aula!

PRESIDENTE. Non ho citato il nome di alcun collega, ho chiesto semplicemente di evitare di votare per altri. Quando si verificano casi di questo genere, vi prego di segnalarlo ed io interverrò immediatamente.

DOMENICO BENEDETTI VALENTINI.
Dia un'occhiata a tutta l'aula!

PRESIDENTE. Ora è facile dire che il collega si è allontanato. Non contesto, ma è facile dirlo ora; la cosa va segnalata tempestivamente.

Collegli, potremmo ora passare alla discussione e votazione di una serie di ratifiche.

Sull'ordine dei lavori (ore 11,30).

FILIPPO MANCUSO. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIPPO MANCUSO. Signor Presidente, vorrei rivolgere una preghiera per attivare la sua attenzione sull'improvvido destino che sta subendo in quest'aula la legge sull'elezione diretta dei presidenti delle regioni a statuto speciale.

Questo destino fa sì che la previsione della discussione di tale provvedimento degradi di giorno in giorno, secondo l'antica figura del gatto di piombo. Ieri, ad esempio, tale discussione era fissata immediatamente dopo quella sulla legge che abbiamo appena approvato; quest'oggi essa degrada ancor di più, tanto da prevedere per certo che oggi non se ne discuterà, non si voterà, non se ne parlerà affatto.

In attesa che tale destino degradi ancor di più, tanto che non so per quando sarà fissata tale discussione, mi permetto di richiamare l'interesse generale sul provvedimento in questione. Si tratta di una proposta di legge costituzionale mossa dagli interessi di tutte le forze politiche e dell'assemblea regionale siciliana. Tale proposta di legge si immerge in una situazione politica — quella delle regioni Sicilia e Sardegna — che reclama finalmente un regolamento più razionale e più rispondente alle esigenze della gestione democratica di quelle realtà.

Mi sembra vi sia una sorta di malanimo da parte dei nostri contraddittori

verso tale provvedimento se, dopo averlo proposto, caldeggiato e sbandierato, si adattano oggi a lasciargli subire una tale continua cessazione di presenza.

Signor Presidente, le chiedo — spero non invano — di trovare in sé la forza istituzionale da trasmettere a coloro che stanno propiziando una tale operazione negativa, affinché si arrivi, quando sarà possibile — entro i termini più brevi e, finalmente, senza giochi tipografici di de-gradazione continua — alla discussione di questo provvedimento istituzionalmente, politicamente e socialmente fondamentale.

Signor Presidente, la sollecito e la prego (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

PRESIDENTE. Onorevole Mancuso, penso che oggi potremo per lo meno cominciare l'esame del provvedimento, in quanto ci sarà seduta anche dalle 18 alle 21. Se i colleghi di tutti i gruppi saranno presenti, la proposta di legge potrà essere esaminata. Se non saranno presenti, non è un problema di ordine del giorno, bensì di presenza dei colleghi. Poi vedremo quali.

In ogni caso, onorevole Mancuso, concordo con lei sull'importanza del provvedimento. Questo non è in discussione.

Inversione dell'ordine del giorno (ore 11,32).

ELVIO RUFFINO. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ELVIO RUFFINO. Signor Presidente, lei ha poco fa annunciato che si procederà con la discussione dei disegni di legge di ratifica all'ordine del giorno. Mi permetta di notare, però, che il prossimo punto all'ordine del giorno avrebbe dovuto essere il seguito della discussione del disegno di legge sull'istituzione del servizio militare volontario femminile. Si tratta di un provvedimento da lungo atteso e che, forse, potremmo approvare oggi.

PRESIDENTE. Onorevole Ruffino, poiché la discussione sui disegni di legge di ratifica — come lei sa — prevede soltanto alcuni interventi per dichiarazione di voto finale, proporrei all'Assemblea di procedere con la discussione sui disegni di legge di ratifica; possiamo decidere che a mezzogiorno, indipendentemente dal punto in cui si sarà arrivati, si passerà a discutere la proposta di legge per l'istituzione del servizio militare volontario femminile.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Estonia sulla promozione e protezione degli investimenti, con Protocollo, fatto a Roma il 20 marzo 1997 (articolo 79, comma 15, del regolamento) (4180) (ore 11,34).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Estonia sulla promozione e protezione degli investimenti, con Protocollo, fatto a Roma il 20 marzo 1997.

Ricordo che nella seduta del 17 settembre scorso si è svolta la discussione sulle linee generali.

(Esame degli articoli — A.C. 4180)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge di ratifica, nel testo della Commissione, identico a quello del Governo.

Passiamo all'esame dell'articolo 1 *(vedi l'allegato A — A.C. 4180 sezione 1)*.

Nessuno chiedendo di parlare e non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 2 *(vedi l'allegato A — A.C. 4180 sezione 2)*.

Nessuno chiedendo di parlare e non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 3 *(vedi l'allegato A — A.C. 4180 sezione 3)*.

Nessuno chiedendo di parlare e non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

(Dichiarazioni di voto finale — A.C. 4180)

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

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

FABIO CALZAVARA. Signor Presidente, preannuncio il voto favorevole della lega forza nord per l'indipendenza della Padania.

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

(Votazione finale e approvazione — A.C. 4180)

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge n. 4180, di cui si è testé concluso l'esame.

(Segue la votazione).

L'onorevole Rivolta ha una tessera doppia.

Dichiaro chiusa la votazione.