

115.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni	3	(Sezione 5 – Articolo 11, emendamenti ed articolo aggiuntivo)	15
Missioni vevoli nella seduta del 13 marzo 2002	3	(Sezione 6 – Articolo 19, emendamenti ed articoli aggiuntivi)	17
Progetti di legge (Annunzio; Assegnazione a Commissione in sede referente; Modifica nell'assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente)	3, 4	(Sezione 7 – Articolo 25)	19
Documenti ministeriali (Trasmissioni)	4	(Sezione 8 – Articolo 26, emendamenti e subemendamenti)	20
Parlamento europeo (Annunzio di risoluzioni)	4	(Sezione 9 – Articolo 27 ed emendamenti) .	22
Richiesta di un parere parlamentare su atti del Governo	5	(Sezione 10 – Articolo 28, emendamenti ed articolo aggiuntivo)	23
Atti di controllo e di indirizzo	5	(Sezione 11 – Articolo 29, subemendamenti ed articolo aggiuntivo)	26
Disegno di legge n. 2032	6	(Sezione 12 – Articolo 30)	28
(Sezione 1 – Emendamenti dichiarati inammissibili)	6	(Sezione 13 – Articolo 31 ed emendamenti) ..	28
(Sezione 2 – Parere della V Commissione) .	7	(Sezione 14 - Articolo 32 ed articoli aggiuntivi)	29
(Sezione 3 – Articolo 23 ed emendamenti) .	7	(Sezione 15 – Articolo 24, emendamenti e subemendamenti)	30
(Sezione 4 – Articolo 10, emendamenti, subemendamenti ed articoli aggiuntivi) ...	8	(Sezione 16 – Ordini del giorno)	31

N. B. Questo allegato reca i documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula.

	PAG.		PAG.
Disegno di legge n. 2122-bis (Testo risultante dallo stralcio, ai sensi dell'articolo 123-bis, comma 1 del Regolamento, degli articoli 15, 21 e 22 del disegno di legge n. 2122, comunicato all'Assemblea il 14 gennaio 2002)	51	(Sezione 5 – Articolo 1 ed emendamento) .	55
(Sezione 1 – Questione pregiudiziale)	51	(Sezione 6 – Articolo 2, emendamenti, subemendamenti ed articolo aggiuntivo)	56
(Sezione 2 – Questione sospensiva)	51	(Sezione 7 – Articolo 3, emendamenti, subemendamenti ed articoli aggiuntivi)	58
(Sezione 3 – Emendamenti dichiarati inammissibili)	52	(Sezione 8 – Articolo 4 ed emendamenti) .	59
(Sezione 4 – Parere della V Commissione) .	55	(Sezione 9 – Articolo 5 ed emendamenti) .	60
		(Sezione 10 – Articolo 6 ed emendamento) .	61
		(Sezione 11 – Articolo 7)	61
		(Sezione 12 – Articolo 8 ed emendamento) .	62

COMUNICAZIONI

**Missioni valedoli
nella seduta del 13 marzo 2002.**

Alemanno, Angioni, Aprea, Armosino, Baccini, Ballaman, Berlusconi, Berselli, Gerardo Bianco, Biondi, Bonaiuti, Bono, Brancher, Burani Procaccini, Buttiglione, Cicu, Colucci, Contento, Delfino, Di Luca, Dozzo, Fini, Fiori, Frattini, Galati, Gasparri, Giancarlo Giorgetti, Giovanardi, Intini, La Malfa, Manzini, Maroni, Martinat, Martino, Martusciello, Marzano, Mastella, Matteoli, Miccichè, Molgora, Mussi, Angela Napoli, Pisanu, Possa, Prestigiaco, Rodeghiero, Santelli, Scajola, Scarpa Bonazza Buora, Selva, Sgarbi, Soro, Sospiri, Stefani, Stucchi, Tassone, Tortoli, Tremaglia, Tremonti, Urbani, Urso, Valducci, Valentino, Viceconte, Viespoli, Vietti, Violante.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta).

Alemanno, Baccini, Ballaman, Berlusconi, Berselli, Gerardo Bianco, Biondi, Bonaiuti, Brancher, Burani Procaccini, Buttiglione, Colucci, Contento, Delfino, Di Luca, Dozzo, Fini, Fiori, Galati, Gasparri, Giancarlo Giorgetti, Intini, La Malfa, Manzini, Maroni, Martino, Martusciello, Marzano, Mastella, Matteoli, Molgora, Mussi, Pisanu, Possa, Santelli, Scajola, Scarpa Bonazza Buora, Sgarbi, Soro, Stefani, Stucchi, Tassone, Tremaglia, Tremonti, Urbani, Urso, Valducci, Valentino, Viespoli, Vietti.

Annunzio di proposte di legge.

In data 12 marzo 2002 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

MARRAS e VITALI: « Disciplina degli istituti di vigilanza privata e delle guardie particolari giurate » (2508);

ONNIS ed altri: « Modifica alla tabella A annessa alla legge 2 dicembre 1998, n. 420, recante disposizioni per i procedimenti riguardanti i magistrati » (2509);

VITALI ed altri: « Modifiche all'articolo 8 della legge 22 luglio 1997, n. 276, in materia di indennità dei giudici onorari aggregati » (2510).

Saranno stampate e distribuite.

**Assegnazione di un progetto di legge a
Commissione in sede referente.**

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del regolamento, il seguente progetto di legge è assegnato, in sede referente, alla sottoindicata Commissione permanente:

III Commissione (Affari esteri):

« Ratifica ed esecuzione dei Protocolli di attuazione della Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi, con annessi, fatta a Salisburgo il 7 novembre 1991 » (2381) *Parere delle Commissioni I,*

II, V, VI, VII, VIII, IX, X, XIII e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

Modifica nell'assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

La VIII Commissione permanente (Ambiente) ha richiesto che i seguenti progetti di legge, attualmente assegnati alla III Commissione permanente (Affari esteri), in sede referente, siano trasferiti alla competenza primaria delle Commissioni riunite III (Affari esteri) e VIII (Ambiente):

CALZOLAIO ed altri: « Ratifica ed esecuzione del Protocollo alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, fatto a Kyoto l'11 dicembre 1997 » (1933);

PECORARO SCANIO ed altri: « Ratifica ed esecuzione del Protocollo alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, fatto a Kyoto l'11 dicembre 1997 » (1952);

« Ratifica ed esecuzione del Protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, fatto a Kyoto l'11 dicembre 1997 » (2426).

Tenuto conto della materia oggetto dei progetti di legge, la Presidenza ritiene di poter accogliere la richiesta. I predetti progetti di legge sono pertanto assegnati alle Commissioni riunite III (Affari esteri) e VIII (Ambiente), in sede referente, con il parere delle Commissioni I, V, VI, IX, X, XIII, XIV e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

Trasmissione dal ministro della salute.

Il ministro della salute, con lettera dell'8 marzo 2002, ha trasmesso una nota relativa all'attuazione data all'ordine del giorno in Assemblea Tagliatela n. 9/1984/153, accolto come raccomandazione

dal Governo e approvato nella seduta dell'Assemblea del 19 novembre 2001, concernente la regolarizzazione dei lavoratori precari della Croce Rossa Italiana impiegati in servizi di emergenza sanitaria e in centri di accoglienza profughi.

La suddetta nota è a disposizione degli onorevoli deputati presso il Servizio per il Controllo parlamentare ed è trasmessa alla XII Commissione (Affari sociali), competente per materia.

Trasmissione dal ministro per la funzione pubblica.

Il ministro per la funzione pubblica, delegato per il coordinamento dei servizi di informazione e sicurezza, con lettera in data 8 marzo 2002, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 11, primo comma, della legge 24 ottobre 1977, n. 801, la relazione sulla politica informativa e della sicurezza e sui risultati ottenuti, relativa al secondo semestre 2001 (doc. XXXIII, n. 2).

Questo documento sarà stampato, distribuito e trasmesso alla I Commissione (Affari costituzionali).

Annunzio di risoluzioni dal Parlamento europeo.

Il Presidente del Parlamento europeo ha trasmesso il testo di undici risoluzioni approvate nella sessione dal 4 al 7 febbraio 2002. Tali documenti sono assegnati, a norma dell'articolo 125, comma 1, del regolamento, alle sottoindicate Commissioni permanenti nonché, per il parere, alla III Commissione (Affari esteri) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) (se non già assegnati alle stesse, in sede primaria):

« sulla relazione annuale 2000 della Banca europea per gli investimenti (BEI) » (doc. XII, n. 117) — alla VI Commissione (Finanze);

« risoluzione legislativa sulla proposta di decisione del Consiglio concernente l'approvazione, a nome della Comunità europea, del Protocollo di Kyoto allegato alla convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici e l'adempimento congiunto dei relativi impegni » (*doc. XII, n. 118*) — alla III Commissione (Affari esteri) e alla VIII Commissione (Ambiente);

« sul nono censimento degli aiuti di Stato nell'Unione europea presentato dalla Commissione » (*doc. XII, n. 119*) — alla III Commissione (Affari esteri);

« sul seguito della crisi della ESB per quanto riguarda la sanità pubblica e la sicurezza alimentare » (*doc. XII, n. 120*) — alla XII Commissione (Affari sociali);

« sui progressi compiuti nel 2001 verso la realizzazione dello spazio di libertà, di sicurezza e di giustizia di cui all'articolo 2, quarto trattino del trattato UE » (*doc. XII, n. 121*) — alla I Commissione (Affari costituzionali);

« sulla situazione degli autotrasportatori bloccati a Lussemburgo » (*doc. XII, n. 122*) — alla IX Commissione (Trasporti);

« sul finanziamento dell'aiuto allo sviluppo » (*doc. XII, n. 123*) — alla V Commissione (Bilancio);

« sulle priorità e le raccomandazioni dell'UE in materia di diritti dell'uomo in vista della 58^a sessione della commissione per i diritti dell'uomo delle Nazioni Unite a Ginevra » (*doc. XII, n. 124*) — alla III Commissione (Affari esteri);

« sulle relazioni tra il Parlamento europeo e i parlamenti nazionali nel quadro della costruzione europea » (*doc. XII,*

n. 125) — alla III Commissione (Affari esteri) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea);

« sulla Seconda relazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni sulla coesione economica e sociale » (*doc. XII, n. 126*) — alla III Commissione (Affari esteri) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea);

« sulla relazione della Commissione Situazione dell'applicazione della direttiva del Consiglio 93/104/CE del 23 novembre 1993, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro (Direttiva sull'orario di lavoro) » (*doc. XII, n. 127*) — alla XI Commissione (Lavoro).

Richiesta di un parere parlamentare su atti del Governo.

Il ministro della difesa, con lettera in data 11 marzo 2002, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1, lettera *b*), della legge 4 ottobre 1988, n. 436, la richiesta di parere parlamentare sul programma pluriennale di A/R numero SME 21/2001 relativo all'acquisizione di una batteria DRONE CL 289 dalle forze armate tedesche (88).

Tale richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del regolamento, alla IV Commissione permanente (Difesa), che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 12 aprile 2002.

Atti di controllo e di indirizzo.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* al resoconto della seduta odierna.

**DISEGNO DI LEGGE: DISPOSIZIONI IN MATERIA
DI INFRASTRUTTURE E TRASPORTI (2032)**

(A.C. 2032 - Sezione 1)

**EMENDAMENTI DICHIARATI INAMMISSIBILI
NEL CORSO DELLA SEDUTA**

Sostituire i commi 2 e 3 con i seguenti:

2. I benefici di cui all'articolo 52, comma 32 della legge 28 dicembre 2001, n. 448 sono estesi dal 43 per cento all'80 per cento alle imprese armatoriali per le navi che esercitano, anche in via esclusiva per l'intero anno, attività di cabotaggio.

3. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, pari a 15.000.000 di euro per l'anno 2002 si provvede per l'anno 2002 mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo ministero.

24. 5. Il Governo.

Dopo il comma 4, inserire i seguenti commi:

4-bis. Alle imprese ferroviarie ed agli operatori di settore che si impegnano

contrattualmente con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a realizzare o a far realizzare in un quantitativo minimo annuo treni completi di trasporto combinato o di merci pericolose, è riconosciuto un contributo in funzione dei treni-chilometro effettuati sul territorio italiano nel triennio 2002-2004 nell'ambito dei fondi di cui ai capitoli 1539 e 1543 dell'unità previsionale di base 3.1.2.12 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze. Per trasporto combinato si intende il trasporto merci per cui l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza il veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia o per mare. Per trasporto ferroviario di merci pericolose, anche in carri tradizionali, si intende il trasporto di merci classificate dal regolamento internazionale per il trasporto di merci pericolose-RID.

4-ter. Le dichiarazioni di conformità, rilasciate dai costruttori di veicoli ai sensi dell'articolo 76, commi 6 e 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono soggette all'imposta di bollo in misura fissa a decorrere dal 1° giugno 2002.

4-quater. Le risorse derivanti dall'applicazione del comma 5-ter sono destinate al finanziamento degli oneri contributivi di cui al comma 4-bis.

28. 12. Il Governo.

(A.C. 2032 - Sezione 2)**PARERE DELLA V COMMISSIONE SUGLI EMENDAMENTI PRESENTATI**

Sugli emendamenti trasmessi dall'Assemblea:

PARERE CONTRARIO

sugli emendamenti del Governo 28.12 e 24.5, in quanto suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica privi di idonea quantificazione e copertura;

NULLA OSTA

sui subemendamenti Realacci 0.10.102.2, 0.10.102.1, sugli emendamenti 10.102, 10.101 e 11.3 delle Commissioni, 19.20 del Governo, sui subemendamenti Ruzzante 0.24.5.1 e 0.24.5.2 e sull'emendamento 27.20 delle Commissioni.

(A.C. 2032 - Sezione 3)**ARTICOLO 23 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE****ART. 23.**

(Disposizioni in materia di capitanerie di porto - guardia costiera).

1. Ai fini dell'accertamento di conformità previsto dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, le opere di edilizia relative a fabbricati, pertinenze e opere accessorie destinate o da destinare a comandi e reparti delle capitanerie di porto-guardia costiera, comprese quelle per sistemi di controllo dei traffici marittimi, sono equiparate alle opere destinate alla difesa militare.

2. Al fine di avviare la necessaria progressiva sostituzione dei militari in ser-

vizio obbligatorio di leva nel Corpo delle capitanerie di porto con volontari di truppa, sono autorizzati l'immissione in servizio permanente di 495 volontari e l'arruolamento di 145 volontari, in ferma volontaria prefissata, breve e in rafferma, ad incremento delle dotazioni organiche fissate dagli articoli 2 e 7 del decreto legislativo 12 maggio 1995, n. 196, per lo stesso Corpo, secondo la seguente progressione: 140 volontari in servizio permanente e 35 volontari in ferma volontaria, nell'anno 2002; 170 volontari in servizio permanente e 59 volontari in ferma volontaria, nell'anno 2003; 185 volontari in servizio permanente e 51 volontari in ferma volontaria, nell'anno 2004. Contestualmente il contingente dei 3.325 militari di truppa chiamati ad assolvere il servizio militare obbligatorio nel Corpo delle capitanerie di porto si riduce nell'anno 2002 a 3.150 unità, nell'anno 2003 a 2.921 unità e nell'anno 2004 a 2.685 unità.

3. All'onere derivante dall'attuazione del comma 2, valutato complessivamente in 5.000.000 di euro per l'anno 2002, 10.000.000 di euro per l'anno 2003 e 15.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

EMENDAMENTI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 23 DEL DISEGNO DI LEGGE**ART. 23.**

(Disposizioni in materia di Capitanerie di porto - Guardia costiera).

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Restano ferme le autorizzazioni di competenza del Ministero dei

beni e delle attività culturali ai sensi del testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali, adottato con decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490, qualora le predette opere, costruzioni e impianti tecnologici ricadano su immobili o aree vincolate.

* **23. 2 (ex * 15. 2)** Lion, Pappaterra, Realacci, Iannuzzi, Reduzzi.

(Approvato)

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Restano ferme le autorizzazioni di competenza del Ministero dei beni e attività culturali, ai sensi del testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali, adottato con decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490, qualora le predette opere, costruzioni e impianti tecnologici ricadano su immobili o aree vincolate.

* **23. 3 (ex * 15. 3)** Vigni, Duca, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Raffaldini, Rognoni, Susini, Tidei.

(Approvato)

(A.C. 2032 – Sezione 4)

**ARTICOLO 10 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE**

ART. 10.

(Attivazione degli interventi previsti nel programma di infrastrutture).

1. Per la progettazione e realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale, individuate in apposito programma approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), e per le attività di istruttoria e monitoraggio sulle stesse, nonché per opere di captazione ed adduzione di risorse idriche necessarie a garantire continuità del-

l'approvvigionamento idrico per quanto di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di 193.900.000 euro per l'anno 2002, di 190.400.000 euro per l'anno 2003 e di 149.400.000 euro per l'anno 2004. Le predette risorse, che, ai fini del soddisfacimento del principio di addizionalità, devono essere destinate, per almeno il trenta per cento, al Mezzogiorno, unitamente a quelle provenienti da rimborsi comunitari, integrano i finanziamenti pubblici, comunitari e privati allo scopo disponibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati i soggetti autorizzati a contrarre mutui o ad effettuare altre operazioni finanziarie e le quote a ciascuno assegnate, sono stabilite le modalità di erogazione delle somme dovute dagli istituti finanziatori ai mutuatari e le quote da utilizzare per le attività di progettazione, istruttoria e monitoraggio. Le somme non utilizzate dai soggetti attuatori al termine della realizzazione delle opere sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per gli interventi di cui al presente articolo.

2. Il comma 1 dell'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, è sostituito dal seguente:

« 1. Il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese. L'individuazione è operata, a mezzo di un programma predisposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministri competenti e le regioni o province autonome interessate e inserito, previo parere del CIPE e previa intesa della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, nel Documento di programmazione economico-finanziaria,

con l'indicazione dei relativi stanziamenti. Nell'individuare le infrastrutture e gli insediamenti strategici di cui al presente comma, il Governo procede secondo finalità di riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale, nonché a fini di garanzia della sicurezza strategica e di contenimento dei costi dell'approvvigionamento energetico del Paese. Il programma tiene conto del Piano generale dei trasporti. L'inserimento nel programma di infrastrutture strategiche non comprese nel Piano generale dei trasporti costituisce automatica integrazione dello stesso. Il Governo indica nel disegno di legge finanziaria ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera *i-ter*), della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni, le risorse necessarie, che si aggiungono ai finanziamenti pubblici, comunitari e privati allo scopo disponibili, senza diminuzione delle risorse già destinate ad opere concordate con le regioni e le province autonome e non ricomprese nel programma. In sede di prima applicazione della presente legge il programma è approvato dal CIPE entro il 31 dicembre 2001. Gli interventi previsti dal programma sono automaticamente inseriti nelle intese istituzionali di programma e negli accordi di programma quadro nei comparti idrici ed ambientali, ai fini della individuazione delle priorità e ai fini dell'armonizzazione con le iniziative già incluse nelle intese e negli accordi stessi, con le indicazioni delle risorse disponibili e da reperire, e sono compresi in una intesa generale quadro avente validità pluriennale tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere ».

3. All'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

« 1-*bis*. Il programma da inserire nel Documento di programmazione economico-finanziaria deve contenere le seguenti indicazioni:

a) elenco delle infrastrutture e degli insediamenti strategici da realizzare;

b) costi stimati per ciascuno degli interventi;

c) risorse disponibili e relative fonti di finanziamento;

d) stato di realizzazione degli interventi previsti nei programmi precedentemente approvati;

e) quadro delle risorse finanziarie già destinate e degli ulteriori finanziamenti necessari per il completamento degli interventi ».

4. Al comma 2 dell'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, la lettera *c)* è sostituita dalla seguente:

« *c)* attribuzione al CIPE, integrato dai presidenti delle regioni e delle province autonome interessate, del compito di valutare le proposte dei promotori, di approvare il progetto preliminare e definitivo, di vigilare sulla esecuzione dei progetti approvati, adottando i provvedimenti concessori ed autorizzatori necessari, comprensivi della localizzazione dell'opera e, ove prevista, della VIA istruita dal competente Ministero. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti cura le istruttorie, formula le proposte ed assicura il supporto necessario per l'attività del CIPE, avvalendosi, eventualmente, di una apposita struttura tecnica, di *advisor* e di commissari straordinari, che agiscono con i poteri di cui all'articolo 13 del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1997, n. 135, nonché della eventuale ulteriore collaborazione offerta dalle regioni o province autonome interessate, con oneri a proprio carico; ».

5. All'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, dopo il comma 3, è inserito il seguente:

« 3-*bis*. In alternativa alle procedure di approvazione dei progetti preliminari e definitivi, di cui al comma 2, l'approvazione dei progetti definitivi degli interventi individuati nel comma 1 può essere disposta con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del CIPE integrato dai presidenti delle regioni o delle

province autonome interessate, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e previo parere delle competenti Commissioni parlamentari. Con il predetto decreto sono dichiarate la compatibilità ambientale e la localizzazione urbanistica dell'intervento nonché la pubblica utilità dell'opera; lo stesso decreto sostituisce ogni altro permesso, autorizzazione o approvazione comunque denominati, e consente la realizzazione di tutte le opere ed attività previste nel progetto approvato ».

6. Per avviare la realizzazione degli interventi necessari per il completamento delle strutture logistiche dell'Istituto Universitario europeo di Firenze, è autorizzata, a favore del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la spesa di 2.000.000 di euro per l'anno 2002, 4.500.000 euro per l'anno 2003 e 5.000.000 di euro per l'anno 2004.

7. All'onere derivante dall'applicazione del comma 6, pari a 2.000.000 di euro per l'anno 2002, 4.500.000 euro per l'anno 2003 e 5.000.000 di euro per l'anno 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

8. L'articolo 7, comma 15, lettera e), della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e successive modificazioni, è abrogato limitatamente alla parte in cui dispone la sospensione della realizzazione delle tratte, successive alla prima, dell'autostrada Livorno-Grosseto-Civitavecchia.

9. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1, pari a 193.900.000 euro per l'anno 2002, 384.300.000 euro per l'anno 2003 e 533.700.000 euro a decorrere dall'anno 2004, si provvede, per gli anni 2002, 2003 e 2004, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di

previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

10. Il Governo è delegato ad adottare, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentito il parere delle competenti Commissioni parlamentari, che si pronunciano entro trenta giorni dalla richiesta, un decreto legislativo inteso a riformare ed aggiornare la legge 17 dicembre 1971, n. 1158, relativa all'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, attenendosi ai seguenti principi e criteri direttivi:

a) riconduzione della procedura di approvazione del progetto e realizzazione delle opere alla disciplina di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, e relative norme di attuazione, applicabili all'opera in oggetto, in virtù della inclusione dell'attraversamento stabile nel programma delle opere di preminente interesse nazionale, approvato ai sensi del comma 1 dell'articolo 1 della medesima legge n. 443 del 2001;

b) qualificazione della società « Stretto di Messina » quale organismo di diritto pubblico cui sono demandate le attività per la realizzazione dell'opera, in conformità alla direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 23 gennaio 1998, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 56 del 9 marzo 1998.

EMENDAMENTI, SUBEMENDAMENTI ED ARTICOLI AGGIUNTIVI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 10 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 10.

(Attivazione degli interventi previsti nel programma di infrastrutture).

Al comma 1, primo periodo, dopo la parola: (CIPE) aggiungere le seguenti: d'intesa con la Conferenza unificata ai sensi del decreto legislativo 28 agosto 1997,

n. 281, e previo parere vincolante delle competenti Commissioni parlamentari.

* **10. 3.** (ex 7. 1.) Vigni, Abbondanzieri, Bandoli, Chianale, Dameri, Raffaella Mariani, Pigionica, Sandri, Vianello, Zunino, Pistone.

Al comma 1, primo periodo, dopo la parola: (CIPE), aggiungere le seguenti: d'intesa con la Conferenza unificata ai sensi del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e previo parere vincolante delle competenti Commissioni parlamentari,

* **10. 16.** (ex 7. 1.) Lion, Pappaterra, Realacci, Iannuzzi, Reduzzi, Rocchi, Vernetti.

Al comma 1, primo periodo, sopprimere le parole: nonché per opere di captazione ed adduzione di risorse idriche.

10. 17. (ex 7. 2.) Lion.

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: per quanto di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti aggiungere le seguenti: e per le opere di sviluppo della mobilità sostenibile di cui ai piani urbani di mobilità previsti dall'articolo 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340.

10. 33. (ex 7. 3.) Raffaldini, Duca, Vigni, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 1, primo periodo, sostituire le parole da: 193.900.000 euro fino a: 149.400.000 euro con le seguenti: 180.000.000 euro per l'anno 2002, di 180.000.000 euro per l'anno 2003 e di 140.000.000 euro.

Conseguentemente, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. Sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di 13.900.000 euro

per l'anno 2002, 10.400.000 euro per l'anno 2003 e 9.400.000 euro per l'anno 2004 quale concorso dello Stato per il rimborso di mutui derivanti dall'attuazione della legge 19 ottobre 1998, n. 366, recante norme per il finanziamento della mobilità ciclistica.

10. 18. (ex 7. 4.) Vernetti, Pecoraro Scanio, Lion, Realacci.

SUBEMENDAMENTI ALL'EMENDAMENTO 22.01
(NUOVA FORMULAZIONE) DELLE COMMISSIONI.

Al comma 1-bis dell'articolo 10, sostituire le parole: dieci per cento con le seguenti: cinquanta per cento.

0. 10. 102. 2. Realacci, Iannuzzi, Reduzzi, Rocchi, Vernetti, Boccia.

Al comma 1-bis dell'articolo 10, sostituire le parole: dieci per cento con le seguenti: trenta per cento.

0. 10. 102. 1. Realacci, Iannuzzi, Reduzzi, Rocchi, Vernetti, Boccia.

Al comma 1, sostituire la cifra: 190.400.000 con la seguente: 160.400.000 e la cifra: 149.400.000 con la seguente: 109.400.000.

Conseguentemente, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

« 1-bis. Al fine di permettere la prosecuzione degli investimenti nel settore dei trasporti di cui all'articolo 2, comma 5, della legge 18 giugno 1998, n. 194, favorendo la riduzione delle emissioni inquinanti derivanti dalla circolazione di mezzi adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, sono autorizzati limiti di impegno quindicennali pari a 30 milioni di euro per l'anno 2003 e ad ulteriori 40 milioni di euro per l'anno 2004. Una quota non inferiore al 10 per cento delle risorse attivabili con gli stanziamenti di cui al presente comma dovrà essere destinata dalle regioni all'esecuzione di interventi

che prevedano lo sviluppo di tecnologie di trasporto ad elevata efficienza ambientale e l'acquisto di autobus ad alimentazione non convenzionale e a basso impatto ambientale ».

Conseguentemente, al comma 9, sostituire le parole: del comma 1 con le seguenti: dei commi 1 e 1-bis.

10. 102. (Nuova formulazione). Le Commissioni.

(Approvato)

Al comma 1, secondo periodo, sostituire le parole: trenta per cento con le seguenti: quarantacinque per cento.

10. 21. (vedi 7. 5.) Boccia, Iannuzzi, Realacci, Rocchi.

Al comma 1, secondo periodo, sostituire le parole: trenta per cento con le seguenti: quaranta per cento.

10. 11. Roberto Barbieri, Adduce, Boccia, Lettieri, Bonito, Bova, Buglio, Cabras, Caldarola, Carboni, Finocchiaro, Lumia, Luongo, Minniti, Nieddu, Olivieri, Petrella, Piglionica, Ranieri, Nicola Rossi, Rossiello, Sasso, Siniscalchi, Molinari, Potenza, Sinisi.

Al comma 1, secondo periodo, sostituire le parole: trenta per cento con le seguenti: trentacinque per cento alle regioni dell'obiettivo 1, di cui al regolamento CEE 1260/99.

10. 20. Boccia, Iannuzzi.

Al comma 1, secondo periodo, aggiungere, in fine, le parole: e sono destinate per almeno i due terzi dell'importo complessivo alla realizzazione di opere finalizzate all'aumento dell'offerta del trasporto su ferro e del trasporto pubblico locale, di interventi per la riduzione dell'inquinamento atmosferico nelle aree urbane, nonché all'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale

per il trasporto pubblico locale e per gli interventi di cui all'articolo 6 della legge 19 ottobre 1998, n. 366.

10. 19. (ex 7. 7.) Lion, Realacci, Vigni, Pappaterra, Iannuzzi, Reduzzi.

Al comma 1, terzo periodo, dopo le parole: Ministro dell'economia e delle finanze, aggiungere le seguenti: d'intesa con la Regione o le Regioni interessate e previo parere delle competenti Commissioni parlamentari,

10. 22. (ex 7. 8.) Lion, Pappaterra, Realacci, Iannuzzi, Reduzzi, Rocchi, Verneti.

Al comma 1, terzo periodo, dopo le parole: Ministro dell'economia e delle finanze, aggiungere le seguenti: previo parere delle competenti Commissioni parlamentari,

* **10. 2.** (ex 7. 10.) Vigni, Abbondanzieri, Bandoli, Chianale, Dameri, Raffaella Mariani, Piglionica, Sandri, Vianello, Zunino, Pistone.

Al comma 1, terzo periodo, dopo le parole: Ministro dell'economia e delle finanze, aggiungere le seguenti: previo parere delle competenti Commissioni parlamentari,

* **10. 23.** (ex 7. 12.) Iannuzzi, Lion, Realacci, Pappaterra.

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

1-bis. La disciplina di cui all'articolo 1, comma 6, della legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive, non si applica agli immobili compresi nelle zone omogenee A di cui all'articolo 2, comma 1,

lettera a), del decreto ministeriale 2 aprile 1968, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* 16 aprile 1968, n. 97.

1-ter. All'articolo 1, comma 10, della legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive, le parole: « il competente ufficio comunale convoca una conferenza di servizi ai sensi degli articoli 14, 14-bis, 14-ter, 14-quater della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni. Il termine di venti giorni per la presentazione della denuncia di inizio dell'attività decorre dall'esito della conferenza. In caso di esito non favorevole, la denuncia è priva di effetti. » sono sostituite dalle seguenti: « la denuncia medesima è priva di effetti ».

10. 24. (ex 7. 18.) Realacci.

Al comma 2, capoverso 1, primo periodo, sopprimere le parole: e gli insediamenti produttivi e strategici e.

10. 7. Vigni, Abbondanzieri, Bandoli, Chianale, Dameri, Raffaella Mariani, Piglionica, Sandri, Vianello, Zunino, Pistone, Lion, Realacci.

Al comma 2, capoverso 1, secondo periodo, dopo le parole: L'individuazione aggiungere le seguenti: delle infrastrutture.

10. 29. Iannuzzi, Realacci.

Al comma 2, capoverso 1, dopo il secondo periodo, aggiungere il seguente: L'individuazione degli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale è definita d'intesa con i comuni interessati.

10. 28. Iannuzzi, Realacci.

Al comma 2, capoverso 1, terzo periodo, dopo le parole: territorio nazionale aggiungere le seguenti: e di riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto.

10. 5. Vigni, Abbondanzieri, Bandoli, Chianale, Dameri, Raffaella Mariani, Piglionica, Sandri, Vianello, Zunino, Pistone, Lion, Realacci.

Al comma 2, capoverso 1, terzo periodo, dopo le parole: territorio nazionale aggiungere le seguenti: e con particolare riguardo alle esigenze di difesa del suolo e di risanamento idrogeologico del territorio.

10. 26. Iannuzzi, Realacci, Vigni.

Al comma 2, capoverso 1, quarto periodo, sostituire le parole: tiene conto del con le seguenti: deve essere coerente con gli indirizzi e le priorità stabilite dal.

10. 8. Vigni, Abbondanzieri, Bandoli, Chianale, Dameri, Raffaella Mariani, Piglionica, Sandri, Vianello, Zunino, Pistone, Lion, Realacci.

Al comma 2, capoverso 1, sopprimere il quinto periodo.

10. 6. Vigni, Abbondanzieri, Bandoli, Chianale, Dameri, Raffaella Mariani, Piglionica, Sandri, Vianello, Zunino, Pistone, Lion, Realacci.

Al comma 2, capoverso 1, dopo il settimo periodo, aggiungere il seguente: Tale programma deve essere commisurato agli stanziamenti effettivamente disponibili per l'anno 2002.

10. 4. Vigni, Abbondanzieri, Bandoli, Chianale, Dameri, Raffaella Mariani, Piglionica, Sandri, Vianello, Zunino, Pistone, Lion, Realacci.

Sopprimere il comma 4.

10. 9. Vigni, Abbondanzieri, Bandoli, Chianale, Dameri, Raffaella Mariani, Piglionica, Sandri, Vianello, Zunino, Pistone, Lion.

Al comma 4, capoverso c), primo periodo, dopo le parole: dai presidenti delle regioni aggiungere le seguenti: , delle province.

10. 30. Iannuzzi, Realacci.

Alla fine del comma, dopo le parole: ulteriore collaborazione aggiungere le seguenti: richiesta al Ministero dell'economia nel settore della finanza di progetto, ovvero.

10. 101. Le Commissioni.

(Approvato)

Al comma 4, capoverso c), secondo periodo, dopo le parole: ulteriore collaborazione aggiungere le seguenti: richiesta dal Ministero dell'economia e delle finanze, ovvero

10. 100. Le Commissioni.

Sopprimere il comma 5.

* **10. 14.** Vendola, Russo Spena.

Sopprimere il comma 5.

* **10. 31.** Iannuzzi, Realacci.

Sopprimere il comma 5.

* **10. 32.** Lion, Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima, Vigni, Abbondanzieri, Bandoli, Chianale, Dameri, Raffaella Mariani, Pigionica, Sandri, Vianello, Zunino, Pistone.

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

5-bis. Al comma 12 dell'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, dopo le parole: « della presente legge » sono aggiunte le seguenti: « , salvo che le leggi regionali emanate prima della data di entrata in vigore della presente legge siano già conformi a quanto previsto dalle let-

tere a), b), c) e d) del medesimo comma 6, anche disponendo eventuali categorie aggiuntive ».

10. 1. Lupi, Osvaldo Napoli.

(Approvato)

Sostituire il comma 6 con il seguente:

6. Per permettere la realizzazione degli interventi necessari per il completamento delle strutture logistiche dell'Istituto Universitario europeo di Firenze, anche in vista dell'allargamento dell'Unione europea, è autorizzata, a favore del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la spesa di 2.000.000 di euro per l'anno 2002, 6.000.000 di euro per l'esercizio 2003 e 7.000.000 di euro per l'esercizio 2004.

Conseguentemente, al comma 7, sostituire le parole da: 4.500.000 fino a: 5.000.000 con le seguenti: 6.000.000 di euro per l'anno 2003 e 7.000.000.

10. 12. Spini, Vigni, Carli.

Sopprimere il comma 8.

* **10. 15.** Vigni, Abbondanzieri, Bandoli, Chianale, Dameri, Raffaella Mariani, Pigionica, Sandri, Vianello, Zunino.

Sopprimere il comma 8.

* **10. 34.** Realacci, Iannuzzi, Lusetti, Reduzzi, Rocchi, Vernetti.

Sopprimere il comma 8.

* **10. 35.** Lion, Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima.

Sopprimere il comma 10.

** **10. 36.** Realacci, Iannuzzi, Lusetti, Reduzzi, Rocchi, Vernetti.

Sopprimere il comma 10.

** **10. 37.** Lion, Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima.

Dopo l'articolo 10, aggiungere il seguente:

ART. 10-bis. (Modifiche alla legge 21 dicembre 2001, n. 443). - 1. La disciplina di cui all'articolo 1, comma 6, della legge 21 dicembre 2001, n. 443, non si applica agli immobili compresi nelle zone omogenee A di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), del decreto ministeriale 2 aprile 1968, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* 16 aprile 1968, n. 97.

* **10. 03.** (ex 7. 04.) Lion, Pappaterra, Realacci, Iannuzzi, Reduzzi, Rocchi, Verneti.

Dopo l'articolo 10, aggiungere il seguente:

ART. 10-bis. (Modifiche alla legge 21 dicembre 2001, n. 443). - La disciplina di cui all'articolo 1, comma 6, della legge 21 dicembre 2001, n. 443, non si applica agli immobili compresi nelle zone omogenee A di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), del decreto ministeriale 2 aprile 1968, pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale* del 16 aprile 1968, n. 97.

* **10. 04.** (ex 7. 04.) Vigni, Abbondanzieri, Bandoli, Chianale, Dameri, Raffaella Mariani, Piglionica, Sandri, Vianello, Zunino, Pistone.

(A.C. 2032 – Sezione 5)

**ARTICOLO 11 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE**

ART. 11.

(Programma per il miglioramento della sicurezza stradale sulla rete nazionale).

1. Per la realizzazione di un programma di interventi ed azioni diretti al miglioramento della sicurezza stradale sulla rete classificata nazionale, con priorità per le strade ad elevata incidentalità, approvato dal Ministro delle infrastrutture

e dei trasporti in coerenza con il Piano nazionale della sicurezza stradale approvato dal CIPE, è autorizzato un limite di impegno quindicennale di 20.000.000 di euro per l'anno 2002, quale concorso dello Stato agli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie che l'Ente nazionale per le strade (ANAS) è autorizzato ad effettuare.

2. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, pari a 20.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2002, si provvede, per gli anni 2002, 2003 e 2004, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. All'articolo 59, comma 1, del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

« b-bis) il Centro sperimentale dell'ANAS di Cesano (Roma) ».

EMENDAMENTI ED ARTICOLO AGGIUNTIVO PRESENTATI ALL'ARTICOLO 11 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 11.

(Programma per il miglioramento della sicurezza stradale sulla rete nazionale).

Al comma 1, dopo le parole: elevata incidentalità aggiungere le seguenti: e con particolare attenzione all'installazione di adeguate reti di protezione sui viadotti autostradali e stradali.

11. 1. Vigni, Abbondanzieri, Bandoli, Chianale, Dameri, Raffaella Mariani, Piglionica, Sandri, Vianello, Zunino, Pistone, Realacci, Lion.

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

« 1-bis. Nell'ambito del programma di cui al comma 1, si procede senza nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato, all'obbligatoria installazione nelle autostrade, come definite dall'articolo 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo Codice della strada, di reti di protezione sui viadotti e sui cavalcavia. Le disposizioni del presente comma non si applicano ai lavori per i quali l'individuazione del soggetto affidatario sia già intervenuta alla data di entrata in vigore della presente legge ».

11. 3. (Nuova formulazione). Le Commissioni.

(Approvato)

Al comma 3, capoverso b-bis), aggiungere, in fine, le parole: , autorizzando lo stesso ad effettuare prove di crash test per le barriere metalliche.

11. 2. Germanà.

Dopo l'articolo 11, aggiungere il seguente:

ART. 11-bis. (Istituzione dell'imposta sul traffico pesante). - 1. A partire dal 1o luglio 2002 è istituita un'imposta sul trasporto delle merci su strada attraverso i confini nazionali. All'imposta sono assoggettati tutti i veicoli, autotreni ed autoarticolati aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate, ogni qualvolta attraversino, su sede stradale, i confini nazionali.

2. L'imposta è commisurata alla massa complessiva del veicolo ed è finalizzata a trasferire una quota del trasporto merci dalla strada alla ferrovia, con l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale del sistema di trasporto e di migliorare la sicurezza stradale.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministro dell'ambiente, emana, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente

legge, un regolamento per definire le modalità di esazione dell'imposta, sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) determinazione dell'ammontare dell'imposta sulla base dell'impatto del traffico veicolare pesante lungo l'asse attraversato, tenendo in particolare considerazione le caratteristiche ambientali dell'area e il livello di sicurezza intrinseca dell'asse viario;

b) individuazione delle metodiche e degli strumenti più idonei per la riscossione dell'imposta, attraverso l'eventuale adozione di rilevatori elettronici di transito;

c) riscossione semestrale dell'imposta per coloro i quali si dotano di dispositivi per la rilevazione automatica di transito e ad ogni attraversamento della zona di confine per coloro i quali siano sprovvisti dei dispositivi suddetti.

4. Il gettito dell'imposta istituita ai sensi del comma 1 è così ripartito:

a) una quota pari al 70 per cento del gettito complessivo è destinata al Fondo per il riequilibrio modale di cui al comma 5;

b) una quota pari al 30 per cento del gettito complessivo è destinata al Piano nazionale per la sicurezza stradale e viene utilizzata prioritariamente per il miglioramento della sicurezza stradale dei valichi e dei trafori dell'arco alpino.

5. Al fine di favorire un più ampio ricorso alla ferrovia e, anche, al cabotaggio costiero per il trasporto delle merci è istituito il Fondo per il riequilibrio modale, da iscrivere in apposita unità previsionale di base dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

6. Le disponibilità del Fondo di cui alla lettera a) del comma 4 sono utilizzate come segue:

a) riduzione dei costi del trasporto delle merci su ferrovia;

b) miglioramento ed innovazione tecnologica delle infrastrutture ferroviarie destinate al trasporto delle merci;

c) adozione di un programma per il miglioramento del servizio di trasporto merci su ferrovia, per l'abbattimento dei tempi di percorrenza e per l'estensione dell'utilizzo del sistema di trasporto combinato.

11. 01. (ex 8. 01). Lion, Realacci.

(A.C. 2032 - Sezione 6)

**ARTICOLO 19 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE**

ART. 19.

(Edificabilità delle zone limitrofe ad aree cimiteriali).

1. All'articolo 338 del testo unico delle leggi sanitarie, di cui al regio decreto 24 luglio 1934, n. 1265, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il primo comma è sostituito dal seguente:

« I cimiteri devono essere collocati alla distanza di almeno 200 metri dal centro abitato. È vietato costruire intorno ai cimiteri nuovi edifici e ampliare quelli preesistenti, entro il raggio di 200 metri dal perimetro dell'impianto cimiteriale, quale risultante dagli strumenti urbanistici vigenti nel comune o, in difetto di essi, comunque quale esistente in fatto, salve le deroghe ed eccezioni previste dalla legge »;

b) i commi quarto, quinto, sesto e settimo sono sostituiti dai seguenti:

« Il consiglio comunale può approvare, previo parere favorevole della competente azienda sanitaria locale, la costruzione di nuovi cimiteri o l'ampliamento di quelli già esistenti ad una distanza inferiore a 200 metri dal centro abitato, purché non oltre il limite di 50 metri, quando ricorrano, anche alternativamente, le seguenti condizioni:

a) risulti accertato dal medesimo consiglio comunale che, per particolari

condizioni locali, non sia possibile provvedere altrimenti;

b) l'impianto cimiteriale sia separato dal centro urbano da strade pubbliche almeno di livello comunale, sulla base della classificazione prevista ai sensi della legislazione vigente, o da fiumi, laghi o dislivelli naturali rilevanti, ovvero da ponti o da impianti ferroviari.

Per dare esecuzione ad un'opera pubblica o all'attuazione di un intervento di pubblica utilità, purché non vi ostino ragioni igienico-sanitarie, il consiglio comunale può consentire, previo parere favorevole della competente azienda sanitaria locale, la riduzione della zona di rispetto con il limite inderogabile di 50 metri dal centro abitato, autorizzando l'ampliamento di edifici preesistenti o la costruzione di nuovi edifici.

La riduzione di cui al quinto comma si applica, con identica procedura, per la realizzazione di parchi, giardini o parcheggi pubblici.

Al fine dell'acquisizione del parere della competente azienda sanitaria locale, previsto dal presente articolo, decorsi inutilmente due mesi dalla richiesta, il parere si ritiene espresso favorevolmente ».

2. All'articolo 57 del regolamento di polizia mortuaria, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 10 settembre 1990, n. 285, i commi 3 e 4 sono abrogati.

EMENDAMENTI ED ARTICOLI AGGIUNTIVI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 19 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 19.

(Edificabilità delle zone limitrofe ad aree cimiteriali).

Sopprimerlo.

19. 1. Lion, Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima.

Al comma 1, lettera a), capoverso, secondo periodo, sopprimere le parole: e ampliare quelli preesistenti.

Conseguentemente, al medesimo comma, lettera b), secondo capoverso:

sostituire le parole: pubblica utilità con la seguente: urbanistico;

sostituire le parole: con il limite inderogabile di 50 metri con le seguenti: tenendo conto degli elementi ambientali di pregio dell'area.

Conseguentemente, al medesimo comma, lettera b), sostituire il terzo capoverso con il seguente:

La riduzione di cui sopra si applica con identica procedura anche per la realizzazione di parchi, di giardini ed annessi, parcheggi pubblici e privati, attrezzature sportive, locali tecnici e serre.

Conseguentemente, al medesimo comma, lettera b), aggiungere, in fine, il seguente capoverso:

All'interno della zona di rispetto per gli edifici esistenti sono consentiti interventi di recupero ovvero interventi funzionali all'utilizzo dell'edificio stesso, tra cui l'ampliamento nella percentuale massima del 10 per cento e i cambi di destinazione d'uso, oltre a quelli previsti dalle lettere a), b), c) e d) dell'articolo 31 della legge n. 457 del 1978.

19. 20. *(Nuova formulazione)* Il Governo.

(Approvato)

Al comma 1, lettera b), primo capoverso, alinea, sostituire le parole: 50 metri con le seguenti: 100 metri.

19. 3. Iannuzzi, Realacci.

Al comma 1, lettera b), primo capoverso, lettera a), dopo le parole: per particolari condizioni locali aggiungere le seguenti: adeguatamente motivate.

19. 4. Iannuzzi, Realacci.

Al comma 1, lettera b), primo capoverso, lettera b), sopprimere le parole da: da strade pubbliche fino a: ai sensi della legislazione vigente, o.

19. 5. Iannuzzi, Realacci.

Al comma 1, lettera b), secondo capoverso, sostituire le parole: di pubblica utilità con la seguente: urbanistico.

19. 10. Le Commissioni.

Al comma 1, lettera b), secondo capoverso, dopo le parole: ragioni igienico-sanitarie aggiungere le seguenti: e in presenza di esigenze pubbliche adeguatamente motivate, .

19. 6. Iannuzzi, Realacci.

Al comma 1, lettera b), secondo capoverso, sostituire le parole: 50 metri con le seguenti: 100 metri.

19. 2. Iannuzzi, Realacci.

Al comma 1, lettera b), secondo capoverso, sopprimere le parole da: , autorizzando l'ampliamento fino alla fine del capoverso.

19. 7. Iannuzzi, Realacci.

Al comma 1, lettera b), quarto capoverso, sostituire le parole: due mesi con le seguenti: quattro mesi.

19. 8. Parolo, Guido Dussin.

Al comma 1, lettera b), quarto capoverso, sostituire le parole: dalla richiesta con le seguenti: dal ricevimento della richiesta.

19. 9. Iannuzzi, Realacci.

Dopo l'articolo 19, aggiungere il seguente:

ART. 19-bis. (Modifiche all'articolo 18 della legge 17 febbraio 1992, n. 179) - 1. All'articolo 18, comma 2, della legge 17 febbraio 1992, n. 179, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla lettera b), le parole: « 60 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « 50 per cento » e le parole da: « a maggioranza » fino a: « dei soci iscritti » sono sostituite dalle seguenti: « dal consiglio di amministrazione ed approvata nei successivi centoventi giorni con una doppia votazione, a maggioranza dei due terzi, dell'assemblea ordinaria regolarmente costituita da tenersi a distanza di almeno sessanta giorni l'una dall'altra. »

b) alla lettera g), le parole da: « per le cooperative a proprietà indivisa » fino a: « di presentazione del piano » sono soppresse.

19. 01. Le Commissioni.

(Approvato)

Dopo l'articolo 19, aggiungere il seguente:

ART. 19-bis. (Disposizioni in materia di riscatto degli alloggi di edilizia residenziale pubblica) - 1. Il comma 27 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 1993, n. 560, recante norme in materia di alienazione degli alloggi di edilizia residenziale pubblica si interpreta nel senso che gli assegnatari di alloggi ai sensi della legge 9 agosto 1954, n. 640, che abbiano i requisiti di reddito previsti dalla normativa vigente, spetta in ogni caso il diritto di riscatto per l'acquisto degli stessi con determinazione del prezzo di cessione pari al 50 per cento del costo di costruzione, ancorché non espressamente indicato nell'originario atto di assegnazione.

19. 02. Le Commissioni.

(Approvato)

(A.C. 2032 - Sezione 7)

**ARTICOLO 25 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE**

ART. 25.

(Programma di ricerca in materia di cabotaggio e navigazione a corto raggio).

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a concedere, nel quadro della disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla ricerca e allo sviluppo, al Centro per gli studi di tecnica navale S.p.a. (Cetena) di Genova, un contributo sulle spese sostenute per uno specifico programma straordinario di ricerca, da condurre congiuntamente con il Consorzio Confitarma-Fedarlinea per la ricerca (Cofir) di Genova e da completare entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, per lo sviluppo del cabotaggio marittimo, delle autostrade del mare e della navigazione a corto raggio.

2. Per l'approvazione del programma di ricerca di cui al comma 1, nonché per la determinazione e corresponsione del relativo contributo, si applica l'articolo 6 della legge 31 luglio 1997, n. 261, tenendo altresì conto delle attività di ricerca nelle discipline scientifico-economiche di potenziale interesse per la navigazione marittima e fluviale.

3. Per le finalità del presente articolo è autorizzata la spesa di 300.000 euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004.

4. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a 300.000 euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

(A.C. 2032 - Sezione 8)**ARTICOLO 26 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE****ART. 26.**

*(Ammodernamento
infrastrutture portuali).*

1. Il termine di adozione del regolamento di cui all'articolo 100 della legge 21 novembre 2000, n. 342, è prorogato al 30 giugno 2002.

2. Al fine del proseguimento del programma di ammodernamento e riqualificazione delle infrastrutture portuali di cui all'articolo 9 della legge 30 novembre 1998, n. 413, sono autorizzati ulteriori limiti di impegno quindicennali di 34.000.000 di euro per l'anno 2003 e di 64.000.000 di euro per l'anno 2004, quale concorso dello Stato agli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie che i soggetti individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono autorizzati ad effettuare.

3. Il sistema informativo del demanio marittimo può essere sottoposto a particolari procedure per assicurare la sicurezza dei dati.

4. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, pari a 34.000.000 di euro per l'anno 2003 e a 98.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per gli anni 2003 e 2004 dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

**EMENDAMENTI E SUBEMENDAMENTI
PRESENTATI ALL'ARTICOLO 26 DEL DI-
SEGNO DI LEGGE****ART. 26.**

(Ammodernamento infrastrutture portuali).

Al comma 2, dopo le parole: 1998, n. 413, aggiungere le seguenti: e di quelle individuate dall'articolo 1, comma 4, lettera d), della legge 9 dicembre 1998, n.426.

26. 50. Le Commissioni.

(Approvato)

Al comma 2, sopprimere le parole da: , quale concorso fino alla fine del comma.

26. 4. (ex 17. 5.) Duca, Vigni, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Raffaldini, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 2, sostituire le parole da: , quale concorso fino alla fine del comma con le seguenti: . Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti le suddette risorse sono ripartite ed assegnate ai soggetti attuatori di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 2 maggio 2001, a copertura degli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie che i soggetti attuatori sono autorizzati ad effettuare.

26. 2. (ex 17. 4.) Duca, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Raffaldini, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 2, sostituire le parole: quale concorso dello Stato agli con le seguenti: a copertura degli

26. 3. (ex 17. 6.) Duca, Vigni, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Raffaldini, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 2, sostituire le parole da: che i soggetti individuati fino alla fine del comma con le seguenti: contratti dalle autorità portuali e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la realizzazione del predetto programma.

26. 6. (ex 17. 8.) Duca, Vigni, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Raffaldini, Rognoni, Susini, Tidei, Pasetto, Lusetti, Di Gioia.

Al comma 2, sostituire le parole da: che i soggetti fino alla fine del comma con le seguenti: ; dette risorse sono ripartite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

26. 5. (ex 17. 7) Duca, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Raffaldini, Rognoni, Susini, Tidei.

SUBEMENDAMENTI

ALL'EMENDAMENTO 26. 1. DEL GOVERNO

All'emendamento 26. 1. del Governo, dopo le parole: 5 febbraio 1992, n.177, aggiungere le seguenti: ad esclusione dell'articolo 6,

0. 26. 1. 1. Vigni, Abbondanzieri, Bandoli, Chianale, Dameri, Raffaella Mariani, Pigionica, Sandri, Vianello, Realacci.

All'emendamento 26. 1. del Governo, dopo le parole: demanio marittimo, aggiungere le seguenti: lacuale,.

0. 26. 1. 2. (Testo così modificato nel corso della seduta) Vigni, Abbondanzieri, Bandoli, Chianale, Dameri, Raffaella Mariani, Pigionica, Sandri, Vianello, Realacci.

(Approvato)

All'emendamento 26. 1. del Governo, dopo le parole: regolare concessione aggiungere le seguenti: urbanistica e di con-

formi pareri delle competenti autorità idrauliche.

0. 26. 1. 3. Vigni, Abbondanzieri, Bandoli, Chianale, Dameri, Raffaella Mariani, Pigionica, Sandri, Vianello, Realacci.

All'emendamento 26. 1. del Governo, dopo le parole: regolare concessione aggiungere le seguenti: urbanistica ed edilizia.

0. 26. 1. 6. Parolo, Gibelli, Guido Dussin, Caparini.

(Approvato)

All'emendamento 26. 1. del Governo, dopo le parole: urbanizzazione e di costruzione aggiungere le seguenti: realizzate in conformità alle medesime concessioni.

0. 26. 1. 4. Vigni, Abbondanzieri, Bandoli, Chianale, Dameri, Raffaella Mariani, Pigionica, Sandri, Vianello, Realacci.

All'emendamento 26. 1. del Governo, aggiungere, in fine, i seguenti periodi: Il trasferimento delle aree da parte dei comuni ai privati possessori delle aree medesime, secondo le procedure previste dalla citata legge n. 177 del 1992, è autorizzato esclusivamente nei casi in cui, con motivata delibera dell'amministrazione comunale, si dichiara cessato il pubblico interesse sulle aree stesse, previo deposito di un avviso nella segreteria comunale per la durata di trenta giorni consecutivi. Nei trenta giorni successivi possono essere presentate osservazioni od opposizioni, sulle quali si esprime il comune contestualmente all'approvazione della delibera.

0. 26. 1. 5. (Testo così modificato nel corso della seduta) Parolo, Gibelli, Guido Dussin, Caparini.

(Approvato)

All'emendamento 26. 1. del Governo, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Il prezzo del trasferimento delle aree da parte dei comuni ai privati possessori delle

aree medesime è determinato secondo le procedure dell'articolo 3, comma 1, della citata legge n. 177 del 1992 per le aree su cui siano state eseguite opere di pubblica utilità ovvero sulla base dei prezzi di mercato per le aree su cui siano state eseguite opere di interesse privato.

0. 26. 1. 7. (*Testo così modificato nel corso della seduta*) Parolo, Gibelli, Guido Dussin, Caparini.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

5. Le disposizioni di cui alla legge 5 febbraio 1992, n.177, concernente il trasferimento di beni demaniali al patrimonio disponibile dei comuni, si applicano per l'intero territorio nazionale limitatamente alle aree demaniali non destinate all'esercizio della funzione pubblica, e comunque ad esclusione del demanio marittimo, su cui siano state eseguite, a seguito di regolare concessione, opere di urbanizzazione e di costruzione, in epoca anteriore al 31 dicembre 1990.

26. 1. Governo.

(Approvato)

(A.C. 2032 – Sezione 9)

ARTICOLO 27 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

ART. 27.

(Disposizioni sugli interporti).

1. Il termine della delega di cui all'articolo 24, comma 1, della legge 5 marzo 2001, n. 57, per il completamento della rete interportuale nazionale è prorogato al 31 dicembre 2002.

2. Al comma 1 dell'articolo 24 della legge 5 marzo 2001, n. 57, la lettera *e*) è sostituita dalla seguente:

«*e*) includere nell'ambito degli interventi da ammettere a finanziamento i centri merci, i magazzini generali e le

piattaforme logistiche, compresi quelli multimodali, i terminali intermodali nonché quelli dedicati al transito ed allo stoccaggio delle merci pericolose, e, ove necessario, completare funzionalmente gli interporti già individuati e ammessi al finanziamento;».

3. L'articolo 5, comma 1, lettera *a*), del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158, è da intendere nel senso che sono ricomprese nel settore dei trasporti le opere funzionali alla realizzazione dei sistemi di trasporto, quali strutture finalizzate all'intermodalità, alla realizzazione di parcheggi e ad ogni altra attività volta a rendere funzionali i collegamenti tra le reti infrastrutturali, anche in concessione, e la viabilità ordinaria.

4. Alle attività di cui al comma 3 si applicano le disposizioni di cui al decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158; ogni disposizione incompatibile è abrogata.

EMENDAMENTI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 27 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 27.

(Disposizioni sugli interporti).

Sopprimere il comma 2.

* **27. 1.** (ex * 18. 1.) Marcora, Santagata, Realacci.

Sopprimere il comma 2.

* **27. 10.** (ex * 18. 2.) Lion, Pappaterra, Iannuzzi, Reduzzi.

Sopprimere il comma 2.

* **27. 8.** (ex * 18. 3.) Duca, Vigni, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Raffaldini, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 2, sostituire la lettera e) con la seguente:

« e) completare funzionalmente gli interporti già individuati e ammessi al finanziamento e, ove necessario, includere nell'ambito degli interventi da ammettere al finanziamento altro tipo di piattaforme logistiche raccordate con la rete ferroviaria e, comunque, rispondenti alle esigenze di incremento dell'intermodalità ».

**** 27. 2.** (ex 18. 6.) Duca, Vigni, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Raffaldini, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 2, sostituire la lettera e) con la seguente:

« e) completare funzionalmente gli interporti già ammessi al finanziamento e, ove necessario, includere nell'ambito degli interventi da ammettere a finanziamento altro tipo di piattaforme logistiche raccordate con la rete ferroviaria e, comunque, rispondenti alle esigenze di incremento dell'intermodalità ».

**** 27. 11.** (ex 18. 4.) Pasetto, Lusetti.

Al comma 2, sostituire la lettera e) con la seguente:

« e) completare funzionalmente gli interporti già individuati e ammessi al finanziamento e, ove necessario, includere nell'ambito degli interventi da ammettere a finanziamento altro tipo di piattaforme logistiche purché funzionalmente correlate al sistema degli interporti ».

27. 12. (ex 18. 7.) Duca, Vigni, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Raffaldini, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 2, lettera e), sopprimere le parole: i magazzini generali e.

27. 3. Lion.

Al comma 2, lettera e), sostituire la parola: stoccaggio con le seguenti: stazionamento, per un periodo non superiore a trenta giorni,.

27. 5. Gibelli, Caparini.

(Approvato)

Al comma 2, lettera e), sostituire la parola: stoccaggio con la seguente: stazionamento.

27. 4. Gibelli, Caparini.

Il comma 3 è sostituito dal seguente:

3. L'articolo 5, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158, è da intendersi nel senso che sono ricomprese nel settore dei trasporti le opere strettamente funzionali alla realizzazione dei sistemi trasportistici, quali le strutture finalizzate all'intermodalità.

27. 20. Le Commissioni.

(Approvato)

(A.C. 2032 – Sezione 10)

ARTICOLO 28 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

ART. 28.

(Disposizioni in materia di trasporto ferroviario e interventi per lo sviluppo del trasporto ferroviario di merci).

1. Per l'anno 2001, l'ammontare delle somme da corrispondere in relazione agli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia previsti dal regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, ed in conformità all'articolo 5 della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativo alla disciplina della modalità della fornitura e commercializzazione dei servizi, in attesa della stipula del contratto di servizio pub-

blico per l'anno 2001, è accertato, in via definitiva e senza dare luogo a conguagli, in misura pari a quella complessivamente prevista per lo stesso anno e per lo stesso contratto dal bilancio di previsione dello Stato. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a corrispondere alla società Trenitalia spa alle singole scadenze, le somme spettanti.

2. Per i servizi di trasporto ferroviario viaggiatori di interesse nazionale da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico, con particolare riferimento al trasporto passeggeri notturno e fatti salvi gli obblighi di servizio pubblico consistenti in agevolazioni tariffarie che saranno disciplinati con il regolamento di cui al comma 4, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre condizioni di concorrenzialità dei servizi stessi, ad avviare procedure concorsuali per la scelta delle imprese ferroviarie per l'erogazione del servizio sulla base dei principi stabiliti con il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni.

3. Fino alla definitiva individuazione dei servizi di cui al comma 2 ed all'espletamento delle procedure di cui al medesimo comma, e comunque non oltre il 31 dicembre 2003, al fine di garantire la continuità del servizio e tenuto conto degli attuali assetti del mercato, con contratto di servizio, da stipulare con la società Trenitalia spa sono definiti gli obblighi di servizio pubblico, i relativi oneri a carico dello Stato, nonché le compensazioni spettanti alla medesima società in ragione degli obblighi di servizio previsti dalle norme vigenti.

4. Nel quadro della liberalizzazione del trasporto ferroviario il Governo, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adotta, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un regolamento, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, per disciplinare gli interventi di cui al comma 5 del presente articolo, nonché la materia relativa all'incentivazione del trasporto merci su ferrovia e a criteri e modalità per l'erogazione della connessa contri-

buzione pubblica. Dalla data di entrata in vigore del regolamento sono abrogate le disposizioni vigenti, anche di legge, con esso incompatibili.

5. Nell'ambito dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è istituito un fondo denominato « Fondo da ripartire fra le imprese ferroviarie in relazione alla contribuzione al trasporto merci », per il quale sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di 14.500.000 euro per l'anno 2002, di 5.000.000 di euro per l'anno 2003 e di 13.000.000 di euro per l'anno 2004, quale concorso dello Stato agli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie che i soggetti individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono autorizzati ad effettuare.

6. A valere sul fondo di cui al comma 5, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può affidare incarichi di studio e di consulenza per elaborare studi di settore a supporto della definizione degli interventi dello Stato disciplinati dal presente articolo e per l'assistenza tecnica per la gestione delle relative procedure.

7. Il comma 2 dell'articolo 145 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, è abrogato. Le infrastrutture ferroviarie per le quali risultino stipulati gli accordi nei termini e con le modalità di cui all'articolo 8, comma 6-bis, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, previa integrazione degli accordi di programma sottoscritti ai sensi dell'articolo 8, comma 3, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e ratificati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 16 novembre 2000, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 303 del 30 dicembre 2000, sono trasferite alle regioni territorialmente competenti, con le modalità di cui all'articolo 8, comma 4, del citato decreto legislativo n. 422 del 1997. Alla realizzazione degli interventi funzionali al potenziamento delle infrastrutture ferroviarie delle linee Parma-Suzzara e Ferrara-Suzzara, coerentemente ai programmi di utilizzo delle risorse nell'ambito di itinerari di rilievo nazionale ed interna-

zionale, si provvederà attraverso una intesa generale quadro, con la quale saranno individuate le risorse necessarie.

8. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, pari a 14.500.000 euro per l'anno 2002, 19.500.000 euro per l'anno 2003 e 32.500.000 euro a decorrere dall'anno 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

EMENDAMENTI ED ARTICOLO AGGIUNTIVO PRESENTATI ALL'ARTICOLO 28 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 28.

(Disposizioni in materia di trasporto ferroviario e interventi per lo sviluppo del trasporto ferroviario di merci)

Dopo il comma 4, inserire i seguenti commi:

4-bis. Alle imprese ferroviarie ed agli operatori di settore che si impegnano contrattualmente con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a realizzare o a far realizzare in un quantitativo minimo annuo treni completi di trasporto combinato o di merci pericolose, è riconosciuto un contributo in funzione dei treni-chilometro effettuati sul territorio italiano nel triennio 2002-2004 nell'ambito dei fondi di cui ai capitoli 1539 e 1543 dell'unità previsionale di base 3.1.2.12 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze. Per trasporto combinato si intende il trasporto merci per cui l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza il veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra

parte per ferrovia o per mare. Per trasporto ferroviario di merci pericolose, anche in carri tradizionali, si intende il trasporto di merci classificate dal regolamento internazionale per il trasporto di merci pericolose-RID.

4-ter. Le dichiarazioni di conformità, rilasciate dai costruttori di veicoli ai sensi dell'articolo 76, commi 6 e 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono soggette all'imposta di bollo in misura fissa a decorrere dal 1° giugno 2002.

4-quater. Le risorse derivanti dall'applicazione del comma 5-ter sono destinate al finanziamento degli oneri contributivi di cui al comma 4-bis.

28. 12. Il Governo.

Al comma 5, dopo le parole: imprese ferroviarie aggiungere le seguenti: e gli operatori di settore.

28. 11. Governo.

(Approvato)

Dopo l'articolo 28 aggiungere il seguente:

ART. 28-bis. *(Interventi tratta ferroviaria Battipaglia-Lagonegro)* – 1. Nel triennio 2002-2004 sono stanziati 5 milioni di euro, per ciascun anno, per l'ammodernamento della tratta ferroviaria Battipaglia-Lagonegro.

2. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

28. 01. (ex 19. 05). Luongo, Lettieri, Molinari, Adduce, Potenza, Iannuzzi.

(A.C. 2032 – Sezione 11)**ARTICOLO 29 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE****ART. 29.***(Realizzazione del piano triennale
per l'informatica).*

1. Nell'ambito delle risorse disponibili in bilancio, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può stipulare per il settore informatico contratti di prestazione d'opera ai sensi degli articoli 2222 e seguenti del codice civile o contratti di collaborazione a tempo determinato.

2. Per la gestione e lo sviluppo dei sistemi informativi automatizzati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di 5.728.000 euro per l'anno 2002, di 6.229.000 euro per l'anno 2003 e di 18.228.000 euro per l'anno 2004.

3. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a 5.728.000 euro per l'anno 2002, 11.957.000 euro per l'anno 2003 e 30.185.000 euro per l'anno 2004, si provvede, per i medesimi anni, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. È facoltà del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti concedere a soggetti pubblici o privati l'accesso, a titolo oneroso, alla consultazione delle banche dati, alle procedure elaborative, agli strumenti di analisi dei risultati dei sistemi informativi e statistici del Ministero. Le modalità ed i corrispettivi per l'accesso da parte dei soggetti di cui al presente comma sono definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle fi-

nanze e con il Ministro per l'innovazione e le tecnologie, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, da adottare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. I corrispettivi di cui al presente articolo sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per far fronte agli oneri derivanti dalla gestione dei sistemi informativi e statistici, nonché dalla formazione e dall'attuazione del piano informativo e statistico.

**SUBEMENDAMENTI ED ARTICOLO AGGIUNTIVO PRESENTATI ALL'ARTICOLO
29 DEL DISEGNO DI LEGGE****ART. 29.***(Realizzazione del piano triennale per l'informatica).***SUBEMENDAMENTI****ALL'ARTICOLO AGGIUNTIVO 29. 01 DEL GOVERNO**

All'articolo aggiuntivo 29. 01. del Governo, comma 1, dopo le parole: lavori di costruzione aggiungere le seguenti: e di manutenzione straordinaria.

0. 29. 01. 1. Le Commissioni.**(Approvato)**

All'articolo aggiuntivo 29. 01. del Governo, comma 1, sopprimere le parole: , ove possibile,

0. 29. 01. 2. Le Commissioni.**(Approvato)**

All'articolo aggiuntivo 29. 01. del Governo, comma 1, dopo le parole: cavi di telecomunicazione aggiungere le seguenti: e di altre infrastrutture digitali.

0. 29. 01. 3. Le Commissioni.

(Approvato)

All'articolo aggiuntivo 29. 01. del Governo, comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Nelle nuove costruzioni civili a sviluppo verticale devono essere parimenti previsti cave di multiservizi o, comunque, cavidotti di adeguate dimensioni per rendere agevoli i collegamenti delle singole unità immobiliari.

0. 29. 01. 4. Le Commissioni.

(Approvato)

All'articolo aggiuntivo 29.01 del Governo, aggiungere, infine, il seguente comma:

9-bis. Le disposizioni del presente articolo non si applicano ai lavori per i quali l'individuazione del soggetto affidatario sia già intervenuta alla data di entrata in vigore della presente legge.

0. 29. 01. 5. Le Commissioni.

(Approvato)

Dopo l'articolo 29, aggiungere il seguente:

ART. 29-bis. (Installazione di cavidotti per reti di telecomunicazioni). — 1. I lavori di costruzione di strade, autostrade, strade ferrate, aerodromi, acquedotti, porti, interporti, o di altri beni immobili appartenenti allo Stato, alle regioni a statuto ordinario, agli enti locali e agli altri enti pubblici, anche a struttura societaria, la cui esecuzione comporta lavori di trincea o comunque di scavo del sottosuolo, devono comprendere, ove possibile, cavedi multiservizi o, comunque, cavidotti di adeguata dimensione, conformi alle norme tecniche UNI e CEI pertinenti, per il

passaggio di cavi di telecomunicazioni, nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, tutela dell'ambiente e della salute pubblica.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano anche nel caso di realizzazione di beni immobili appartenenti alle aziende speciali e consorzi di cui agli articoli 2, 31 e 114 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, nonché alle società di cui agli articoli 113, 113-bis, 115, 116 e 120 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267.

3. Gli organismi di telecomunicazioni, titolari di licenze individuali ai sensi della normativa di settore vigente, utilizzano i cavedi o i cavidotti di cui al comma 1 senza oneri, anche economici e finanziari, per il soggetto proprietario e sostenendo le spese di ordinaria e straordinaria manutenzione.

4. I soggetti proprietari sono tenuti ad offrire l'accesso ai cavedi o ai cavidotti, sino al limite della capacità di contenimento, con modalità eque e non discriminatorie a tutti i soggetti titolari di licenze individuali rilasciate ai sensi della normativa di settore vigente. Il corrispettivo complessivamente richiesto ai titolari di licenze individuali per l'accesso ai cavedi o ai cavidotti deve essere commisurato alle spese aggiuntive sostenute dal soggetto proprietario per la realizzazione dei cavidotti. Detto corrispettivo, comunque, deve essere tale da non determinare oneri aggiuntivi a carico dei soggetti proprietari.

5. La concessione, anche in condivisione, dei diritti di passaggio per l'installazione e l'accesso alle reti pubbliche di telecomunicazioni nei beni immobili di cui ai commi 1 e 2 avviene nel rispetto della normativa di settore vigente.

6. Le disposizioni del presente articolo costituiscono principi fondamentali, ai sensi del secondo periodo del terzo comma dell'articolo 117 della Costituzione, nei confronti dell'attività legislativa delle regioni a statuto ordinario.

7. Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle regioni a statuto speciale e alle province autonome di Trento e di Bolzano.

8. All'articolo 16 del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, dopo il comma 7, è aggiunto il seguente:

« 7-bis. Tra gli interventi di urbanizzazione primaria di cui al comma 7 rientrano i cavedi multiservizi e i cavidotti per il passaggio di reti di telecomunicazioni, salvo nelle aree individuate dai comuni sulla base dei criteri definiti dalle regioni ».

29. 01. (vedi 20. 0100.) Governo.

(Approvato)

(A.C. 2032 – Sezione 12)

**ARTICOLO 30 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE**

ART. 30.

(Ulteriori disposizioni per la ricostruzione nei territori di Marche ed Umbria colpiti dal sisma del 1997).

1. Il termine per l'occupazione temporanea degli immobili da parte dei comuni indicato all'articolo 3, comma 6, del decreto-legge 30 gennaio 1998, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 marzo 1998, n. 61, è prorogabile una sola volta per ulteriori tre anni.

2. Le spese eccedenti l'ammontare del contributo, sostenute dal comune per la realizzazione dei lavori di riparazione dei danni e di ricostruzione di un immobile, nell'esercizio dei poteri sostitutivi di cui all'articolo 3, comma 6, del citato decreto-legge n. 6 del 1998, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 61 del 1998, sono assistite da privilegio speciale e immobiliare sull'immobile medesimo, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2748, secondo comma, del codice civile.

3. All'articolo 4, comma 4, del citato decreto-legge n. 6 del 1998, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 61 del 1998, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Non costituisce causa di decadenza l'alienazione

dell'immobile, anche se perfezionata prima del completamento degli interventi di ricostruzione, a fondazioni o a società a partecipazione pubblica, a condizione che l'immobile venga destinato a pubblici servizi o a scopi di pubblica utilità ».

(A.C. 2032 – Sezione 13)

**ARTICOLO 31 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE**

ART. 31.

(Modifiche all'articolo 120 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267).

1. All'articolo 120 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« 1-bis. L'azionista privato, qualora sia in possesso dei requisiti di qualificazione stabiliti dalle vigenti norme legislative e regolamentari in materia di lavori pubblici, può eseguire i lavori di competenza della società nei limiti della propria qualificazione. »;

b) il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. Le società di trasformazione urbana provvedono alla preventiva acquisizione degli immobili interessati dall'intervento, alla trasformazione e alla commercializzazione degli stessi. Le acquisizioni possono avvenire consensualmente o tramite ricorso alle procedure di esproprio da parte del comune »;

c) il comma 3 è sostituito dal seguente:

« 3. Gli immobili interessati dall'intervento di trasformazione sono individuati con delibera del consiglio comunale. L'individuazione degli immobili equivale a dichiarazione di pubblica utilità, anche

per gli immobili non interessati da opere pubbliche. Gli immobili di proprietà degli enti locali interessati dall'intervento possono essere conferiti alla società anche a titolo di concessione».

EMENDAMENTI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 31 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 31.

(Modifiche all'articolo 120 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267).

Sopprimerlo.

31. 2. Lion.

Al comma 1, lettera a), capoverso 1-bis, dopo le parole: nei limiti della propria qualificazione aggiungere le seguenti: , purché sia stato scelto con procedura ad evidenza pubblica, sulla base di progetti definitivi regolarmente approvati e già menzionati all'interno dell'oggetto sociale della società di trasformazione urbana.

31. 1. Mantini, Realacci.

(A.C. 2032 – Sezione 14)

ARTICOLO 32 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

ART. 32.

(Variazioni di bilancio).

1. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge.

ARTICOLI AGGIUNTIVI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 32 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 32.

(Variazioni di bilancio).

Dopo l'articolo 32, aggiungere il seguente:

ART. 32-bis. (Disposizioni particolari per le regioni a statuto speciale e per le province di Trento e Bolzano). – 1. Le disposizioni della presente legge sono applicabili nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e norme di attuazione, anche con riferimento alle disposizioni del Titolo V, parte seconda, della Costituzione per le parti in cui prevedono forme di autonomia più ampie rispetto a quelle già attribuite.

** 32. 01. Detomas, Zeller, Brugger, Widmann, Collé, Boato.*

(Approvato)

Dopo l'articolo 32, aggiungere il seguente:

ART. 32-bis. (Disposizioni particolari per le regioni a statuto speciale e per le province autonome di Trento e Bolzano). – 1. Le disposizioni della presente legge sono applicabili nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e norme di attuazione, anche con riferimento alle disposizioni del Titolo V, parte seconda, della Costituzione per le parti in cui prevedono forme di autonomia più ampie rispetto a quelle già attribuite.

** 32. 02. Olivieri.*

(Approvato)

(A.C. 2032 – Sezione 15)**ARTICOLO 24 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE****ART. 24.**

(Benefici per le imprese armatoriali che esercitano il cabotaggio).

1. All'articolo 52, comma 32, della legge 28 dicembre 2001, n. 448, l'ultimo periodo è soppresso.

2. A decorrere dall'anno 2002 è autorizzato un limite di impegno quindicennale di 8.000.000 di euro quale concorso dello Stato agli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie a favore delle imprese armatoriali che esercitano, anche in via non esclusiva, per l'intero anno attività di cabotaggio, individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con proprio decreto, da emanare entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce le modalità e i termini di applicazione del presente articolo.

3. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, pari a 8.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2002, si provvede, per gli anni 2002, 2003 e 2004, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. All'articolo 1, comma 5, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, e successive modificazioni, dopo le parole: « diretto verso un altro Stato » sono inserite le seguenti: « , se si osservano i criteri di cui all'articolo 2, comma 1, lettere b) e c). Le predette navi possono effettuare servizi di

cabotaggio nel limite massimo di quattro viaggi mensili, se osservano i criteri di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a) ».

5. All'articolo 5, comma 3, della legge 7 marzo 2001, n. 51, le parole: « da lire 2 milioni a lire 12 milioni » sono sostituite dalle seguenti: « da 1.033 euro a 6.197 euro » e le parole: « lire 5 milioni » sono sostituite dalle seguenti: « 2,58 euro ».

**EMENDAMENTI E SUBEMENDAMENTI
PRESENTATI ALL'ARTICOLO 24 DEL DI-
SEGNO DI LEGGE****ART. 24.**

(Benefici per le imprese armatoriali che esercitano il cabotaggio).

SUBEMENDAMENTO ALL'ARTICOLO 24. 5.

Al comma 2 aggiungere in fine le seguenti parole: comprese le navi di proprietà dello Stato e di imprese che hanno in vigore con esso conversione o contratti di servizio.

0. 24. 5. 1. Ruzzante.

Dopo il comma 3 aggiungere il seguente:

« 3-bis. Al fine di accelerare l'eliminazione di naviglio cisterniero vetusto per una migliore tutela dell'ambiente marino, secondo quanto previsto dall'articolo 2 della legge 7 marzo 2001, n. 51, è autorizzato un limite d'impegno quindicennale di 6.700.000 euro a decorrere dall'anno 2002.

All'onere derivante dall'applicazione del presente comma, pari a 6.700.000 di euro a decorrere dall'anno 2002, si provvede, per gli anni 2002, 2003 e 2004, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze

per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

0. 24. 5. 2. Ruzzante.

Sostituire i commi 2 e 3 con i seguenti:

2. I benefici di cui all'articolo 52, comma 32 della legge 28 dicembre 2001, n. 448 sono estesi dal 43 per cento all'80 per cento alle imprese armatoriali per le navi che esercitano, anche in via esclusiva per l'intero anno, attività di cabotaggio.

3. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, pari a 15.000.000 di euro per l'anno 2002 si provvede per l'anno 2002 mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo ministero.

24. 5. Il Governo.

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

« 2-bis. Al fine di accelerare l'eliminazione di naviglio cisterniero vetusto per una migliore tutela dell'ambiente marino, secondo quanto previsto dall'articolo 2 della legge 7 marzo 2001, n. 51, è autorizzato un limite d'impegno quindicennale di 6.700.000 euro a decorrere dall'anno 2002; al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione degli stanziamenti iscritti, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'unità previsionale di base di conto capitale cap. 9001 «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando le proiezioni dell'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze. Il Ministro dell'economia e

delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio ».

24. 4. (ex 16. 9) Duca, Vigni, Pasetto, Lusetti, Di Gioia, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Raffaldini, Rognoni, Susini, Tidei.

(A.C. 2032 - Sezione 16)

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

considerato il forte impatto ambientale che avrà la realizzazione del collegamento ferroviario ad alta velocità Torino-Lione,

impegna il Governo

a destinare una quota adeguata dei finanziamenti relativi all'opera predetta al ripristino dell'ambiente dei territori attraversati dalla predetta linea in ambito nazionale.

9/2032/1. Osvaldo Napoli.

La Camera,

premesso che:

il potenziamento delle infrastrutture, con particolare riguardo alla rete stradale ed autostradale, rientra tra le priorità strategiche del Governo, come più volte dichiarato dal Presidente del Consiglio e dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di favorire lo sviluppo economico e aumentare il grado di sicurezza dei cittadini;

anni di incuria hanno reso molti tratti della rete stradale italiana del tutto inadatti alle esigenze di un'economia moderna;

in questo ambito un esempio particolarmente significativo è rappresentato

dalla strada che collega Grosseto a Siena. Il notevole flusso turistico e le esigenze della moderna economia hanno reso del tutto inadeguata questa importante arteria, attualmente una stretta ed insicura strada che necessita di un urgente progetto di rifacimento e potenziamento anche al fine di aumentarne la sicurezza. Siffatta opera trovasi già inserita nella delibera CIPE del 21 dicembre 2001, inclusiva di tutte le opere ricomprese nella cosiddetta legge obiettivo, avente ad oggetto le infrastrutture varie la cui realizzazione e/o ammodernamento sono ritenuti di primaria importanza nazionale. Peraltro la gravità della situazione afferente il predetto tratto della E 278 induce a ritenere indispensabile un immediato intervento a riguardo senza ulteriori ritardi,

impegna il Governo

a prendere in seria considerazione la necessità ed opportunità di reinserire il progetto di raddoppio della Grosseto-Siena nel gruppo di opere da realizzare con urgenza.

9/2032/2. Luigi Martini, Migliori.

La Camera,

premesso che:

l'area portuale di Gioia Tauro rappresenta, in considerazione del traffico navale, il principale scalo del mediterraneo per *containers*;

l'area rappresenta un'occasione unica di rilancio territoriale per la Calabria per lo sviluppo complessivo del tessuto socio-economico regionale;

è necessario potenziare il livello infrastrutturale stradale e ferroviario privilegiando l'aspetto della intermodalità finalizzato alla capacità di attrarre nuovi investimenti e l'insediamento di nuove iniziative economiche favorendo la delocalizzazione di attività produttive;

l'autorità portuale di Gioia Tauro si è pronunciata per l'istituzione di una zona franca delle aree di Gioia Tauro, San

Ferdinando e Rosarno al fine di mantenere i livelli raggiunti di movimentazione e conseguentemente di mantenere e potenziare i livelli occupazionali di una zona ad alto tasso di disoccupazione:

impegna il Governo

ad adempiere a tutti gli atti, in obbligo agli adempimenti previsti dalle normative nazionali e comunitarie, affinché possa essere localizzata ed istituita la zona franca nell'area di Gioia Tauro, San Ferdinando e Rosarno.

9/2032/3. Meduri, Minniti, Bova, Mancini.

La Camera,

considerato che:

il completamento e l'ammodernamento della strada E 78 Grosseto-Fano costituisce un obiettivo di valore strategico per la rete della grande viabilità nazionale;

tale opera era considerata dal precedente Governo tra le 18 opere prioritarie sul piano nazionale, e ciò ha consentito negli ultimi anni di finanziare ed avviare una parte significativa dei lavori;

in seguito alle scelte della legge-obiettivo la Grosseto-Fano risulta invece ora compresa solo nel lunghissimo elenco di opere della delibera CIPE, ma non tra le 19 grandi opere strategiche indicate più volte dal Ministro Lunardi come effettivamente prioritarie;

ciò renderebbe difficile procedere con celerità nel finanziamento e nella realizzazione dei lavori ancora necessari per il completamento dell'opera;

impegna il Governo

a rivedere le proprie scelte inserendo la E 78 Grosseto-Fano nell'elenco ristretto ed effettivamente prioritario delle 20 grandi opere strategiche.

9/2032/4. Vigni, Franci, Gasperoni, Abbondanzieri, Mussi, Filippeschi, Chiti, Lusetti, Bindi, Bimbi, Agostini, Galeazzi, Paola Mariani, Bellillo, Armando Cossutta.

La Camera,

premessò che:

l'ammodernamento della rete infrastrutturale del Paese riveste carattere prioritario nell'azione di governo, come piú volte dichiarato dal Presidente del Consiglio dei ministri e dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, considerato il nesso tra sviluppo economico e mobilità di merci e persone;

la Brianza costituisce una delle zone a piú alta concentrazione di imprese del Paese e, parallelamente, presenta alcuni gravi deficit infrastrutturali, soprattutto nella direttrice di collegamento Est-Ovest, tali da rendere difficoltoso e problematico, anche sotto il profilo ambientale, lo smistamento del traffico su gomma e su ferro,

impegna il Governo

ad adempiere a tutti gli atti perché nel prossimo elenco di opere strategiche da realizzare ai sensi della « legge-obiettivo » sia ricompreso un intervento integrato a favore del territorio brianteo, che contempli la riqualificazione di linee ferroviarie quali la Monza-Molteno-Oggiono e la Segreño-Saronno e la concretizzazione di progetti storici quali la pedemontana e la tangenziale esterna Est di Milano.

9/2032/5. Di Teodoro.

La Camera,

premessò che:

gli incidenti stradali all'interno dell'Unione europea provocano annualmente la morte di 50 mila persone e il ferimento di oltre un milione e mezzo di persone;

la fascia di età piú colpita è quella tra i quattordici ed i venticinque anni, per la quale gli incidenti stradali rappresentano la prima causa di decesso: una persona su tre resta ferita nel corso della sua vita in un incidente;

i costi diretti degli incidenti della circolazione sono pari a circa 45 miliardi di euro; i costi indiretti, compresi i danni fisici e morali subiti dalle vittime e dalle loro famiglie, sono tre o quattro volte superiori, per un importo annuo di 160 miliardi di euro, equivalente al 2 per cento del PNL dell'Unione europea;

la maggior parte dei cittadini, nonché tutte le organizzazioni, associazioni e organismi interessati alla sicurezza stradale, hanno piú volte espresso una profonda inquietudine per le proporzioni drammatiche assunte dal fenomeno e per i dati impressionanti;

l'anno europeo della sicurezza stradale, svoltosi nel lontano 1986, ha messo in risalto inequivocabilmente che una maggior sicurezza sulla strada costituisce una priorità a livello europeo, da realizzarsi attraverso la stretta collaborazione delle organizzazioni internazionali, dell'Unione europea e dei singoli Stati;

da allora sono stati compiuti importanti passi in avanti: nell'Unione europea e negli Stati membri sono state prese alcune misure in campo legislativo e si sono avute numerose manifestazioni e una serie di ricerche sulla sicurezza stradale; eppure, vista la gravità e le proporzioni del problema della sicurezza, le azioni finora intraprese debbono ritenersi insufficienti;

non solo i mezzi finanziari consacrati alla lotta contro l'insicurezza stradale non sono commisurati alla portata di questa tragedia ma gli interventi di prevenzione degli incidenti stradali rimangono molto limitati: essi rappresentano infatti meno del 5 per cento del costo totale degli incidenti, compresi i 60 miliardi di euro spesi dalle assicurazioni per indennizzi e riparazioni;

sebbene si stia manifestando in Europa una tendenza alla riduzione del numero di vittime all'anno — tra cui vi sono molti bambini e giovani — la situazione continua ad essere socialmente inaccettabile, rendendo necessario che tutti gli

attori coinvolti contribuiscano attivamente alla riduzione del numero di vittime;

in tale contesto, l'Italia si pone in contro tendenza rispetto agli altri paesi europei: nel 2000, infatti, la mortalità, anziché diminuire, è aumentata del 5,6 per cento;

è necessario adottare interventi risolutivi per la messa in sicurezza delle strade nonché la predisposizione di soluzioni che possano essere rapidamente recepite nei diversi ordinamenti;

varie organizzazioni non governative e istituzioni o associazioni private hanno approvato al riguardo raccomandazioni concrete e hanno effettuato studi approfonditi che possono costituire un valido complemento alle future azioni nazionali e internazionali;

tali esigenze sono state ribadite con forza nel corso di un recente convegno organizzato alla Camera dei deputati dalla fondazione «Luigi Guccione», in collaborazione con la Federazione europea vittime della strada e l'Associazione italiana vittime della strada, convegno che ha incontrato un notevole successo di pubblico;

gli stessi cittadini europei auspicano misure più incisive in materia di sicurezza stradale, come il miglioramento della qualità delle strade, l'ammodernamento della segnaletica, una migliore formazione dei guidatori, una rigorosa applicazione del codice della strada e relative sanzioni, nonché controlli di sicurezza dei veicoli e campagne di sicurezza stradale;

impegna il Governo

a presentare alla Commissione europea la proposta di istituire il 2003 quale «Anno europeo della sicurezza stradale» e, al tempo stesso, a richiedere alle Nazioni Unite di pensare al 2004 quale «Anno mondiale per la sicurezza stradale», arrivando alla loro preparazione con riunioni formali delle rispettive assemblee, coinvolgendo decisori pubblici e privati, organizzazioni della società civile e tra

queste le organizzazioni delle vittime per la definizione di obiettivi e programmi realistici da porre in calendario entro quelle date.

9/2032/6. Catanoso, Lo Presti, Angelino Alfano, Perlino, Tocci, Realacci, Verretti, Carboni, Trantino, Vigni.

La Camera,

premesso che:

l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria è stata inserita tra le 19 grandi opere strategiche previste dalla legge obiettivo;

i lavori precedentemente finanziati proseguono molto a rilento con conseguenze gravi sui tempi di realizzazione;

a fronte di una necessità complessiva di circa 11 mila miliardi, allo stato le somme disponibili sono pari a circa 3.200 miliardi;

se si vogliono rispettare i tempi di realizzazione dell'opera previsti per il 2005 non solo devono essere organizzati i lavori in modo tale da consentirne una reale accelerazione, ma devono essere altresì stanziati le risorse che ad oggi ancora sono necessarie,

impegna il Governo

a stanziare le risorse necessarie per il definitivo completamento dell'opera previsto per il 2005;

a dare disposizioni all'ANAS affinché i lavori in corso possano procedere con più speditezza ed in condizioni di sicurezza sia per le migliaia di automobilisti che quotidianamente vi transitano, sia per i lavoratori delle imprese che stanno realizzando le opere.

9/2032/7. Pappaterra, Iannuzzi, Oliverio, Mancini, Camo, Meduri, Molinari.

La Camera,

premessi che:

il completamento e l'ammodernamento della strada E90 (ex strada statale 106 Ionica) costituisce un obiettivo fondamentale per il completamento del corridoio adriatico Bologna- Reggio Calabria e rappresenta uno dei punti di forza della viabilità nazionale;

tale opera era stata inserita dal precedente Governo tra le 18 opere strategiche nazionali e ciò ha consentito negli ultimi anni di finanziare e avviare una parte significativa dei lavori;

in sede di approvazione della legge finanziaria per il 2002 il Governo ha accolto un ordine del giorno che ne chiedeva l'inserimento tra le grandi opere della cosiddetta legge obiettivo;

in seguito all'approvazione della legge n. 443 del 2001 risulta ora compresa solo nell'elenco generale di opere della delibera CIPE, ma non tra le 19 grandi opere strategiche indicate dal ministro Lunardi;

ciò renderebbe obiettivamente più lunghi e incerti i tempi di realizzazione dei lavori ancora occorrenti per il completamento dell'opera,

impegna il Governo

a rivedere le proprie scelte inserendo la E90 (ex strada statale 106 Ionica) nell'elenco delle grandi opere strategiche dell'Italia come annunciato e in forza degli accordi sottoscritti tra il Governo e la regione Calabria.

9/2032/8. Oliverio, Pappaterra, Meduri.

La Camera,

premessi che:

la Brescia-Val Trompia rappresenta un'arteria viaria di fondamentale rilevanza per il comprensorio interessato;

il suddetto comprensorio è una delle aree a maggior tasso di industrializzazione d'Europa e l'attuale sistema infrastrutturale presenta dei limiti nel sostenere adeguatamente il comparto economico e produttivo presente;

il *gap* infrastrutturale rischia di incidere pesantemente sulla competitività del sistema economico produttivo territoriale,

impegna il Governo

a reperire per il triennio 2002-2004 adeguate risorse per l'ammodernamento della Brescia-Val Trompia.

9/2032/9. Delbono.

La Camera,

premessi che:

dalla linea Salerno-Battipaglia-Sicignano-Potenza-Metaponto-Taranto si diparte la tratta ferroviaria Sicignano degli Alburni (SA)-Lagonegro (PZ)-Cosenza;

da Sicignano degli Alburni a Lagonegro la linea a binario unico, lunga 78 chilometri, è stata gestita dalle Ferrovie dello Stato fino al marzo 1987 e in quella data sono iniziati i lavori di elettrificazione della tratta Battipaglia-Sicignano-Potenza-Taranto, che hanno portato alla sospensione del servizio ferroviario anche sulla tratta Sicignano-Lagonegro;

da Lagonegro la linea continuava verso Castrovillari-Cosenza ed era gestita dalle ex Ferrovie Calabro-Lucane;

la linea Sicignano-Lagonegro, per quasi tutta la tratta, è attrezzata con armamento pesante e, prima del 1987, erano iniziati i lavori per l'attivazione del controllo del traffico centralizzato (CTC), con la posa dei cavi e la sostituzione degli scambi in alcune stazioni con i relativi segnali semaforici che dovevano sostituire quelli preesistenti a vela;

il ripristino della linea, caldeggiato dalle amministrazioni locali, è molto atteso dalla collettività e fungerebbe da volano per l'economia locale;

il collegamento su ferro permetterebbe di raggiungere velocemente, da parte delle popolazioni del Vallo di Diano e del Lagonegrese, i rispettivi capoluoghi di regione;

la linea integrerebbe questa area interna a scarsa vocazione industriale con i mercati del Nord Italia ed europei attraverso il collegamento al porto di Salerno e al costruendo aeroporto di Pontecagnano;

questa infrastruttura, che andrebbe ad integrarsi con l'autostrada Salerno-Reggio Calabria — di cui sono note le difficoltà a rispondere alle richieste di mobilità — darebbe sicuramente un impulso al superamento delle difficoltà che vive l'economia delle zone interne della Campania, della Basilicata e della Calabria;

il Cilento, il Lagonegrese e il Pollino sono da annoverare tra le aree a più basso sviluppo del Paese, anche se ricche di un patrimonio artistico e naturalistico tra i più importanti d'Italia;

la ferrovia attraversa inoltre, senza soluzione di continuità, una vastissima area protetta che include i tre parchi nazionali Cilento-Vallo di Diano (SA), Val D'Agri-Lagonegrese (PZ) e Pollino (CS);

la linea potrebbe integrare il Vallo di Diano — popoloso territorio con importanti centri quali Sala Consilina, Polla e Padula — con Salerno, dove è in costruzione la metropolitana che si estenderà fino a Battipaglia, distante dieci chilometri da Sicignano;

tale linea farebbe uscire dal proprio isolamento il Lagonegrese, collegandolo, attraverso Sicignano, a Potenza, suo capoluogo di provincia, attualmente raggiungibile attraverso un tortuoso percorso stradale,

impegna il Governo

al ripristino della tratta ferroviaria Sicignano degli Alburni (SA)-Lagonegro (PZ) con proseguimento per Castrovillari-Cosenza, dal momento che la linea ferroviaria favorirebbe anche una minore utilizzazione del trasporto su gomma, sia delle persone sia delle merci, con notevoli benefici tanto all'ambiente quanto alla collettività, che paga in quel territorio un contributo altissimo in termini di vite umane per la mancanza di alternativa al trasporto privato.

9/2032/10. Brusco, Sanza, Cozzi, Mazzoni, Giuseppe Gianni, Mereu, Sardelli, Ricciotti, Lezza, Blasi.

La Camera,

premessi che:

il tratto autostradale del Ponente ligure risulta ormai insufficiente, essendo spesso inadeguato, durante il fine settimana, a soddisfare le esigenze del traffico;

la realizzazione di un tratto autostradale da Albenga a Ceva consentirebbe un decisivo alleggerimento per l'« autostrada dei fiori », consentendo alle autovetture che volessero raggiungere il Piemonte di percorrere una diversa direzione;

tale soluzione riporterebbe alla normalità la circolazione autostradale nel Ponente ligure,

impegna il Governo

ad attivarsi al fine di predisporre un progetto per collegare la zona della città di Albenga, direttamente, al basso Piemonte.

9/2032/11. Nan, Cozzi, Bornacin.

La Camera,

premesso che:

la regione Sicilia soffre di numerose difficoltà, che ne rallentano lo sviluppo sociale ed economico, e si trova a sopportare, sul proprio territorio, situazioni che non è azzardato definire di sottosviluppo, con evidenti ripercussioni occupazionali, che vanno a creare quell'*humus* che consente alla criminalità organizzata di affondare le sue radici nella società civile, di crescere e di svilupparsi;

la distanza che separa la Sicilia dal resto d'Italia appare ben maggiore di quella geografica rappresentata dallo Stretto di Messina e tali differenze si riscontrano anche nella dotazione e nelle caratteristiche espresse dal sistema infrastrutturale della regione, che contribuisce ad aggravare tali realtà andandone a compromettere l'appetibilità economica verso i flussi dei capitali nazionali ed esteri;

le infrastrutture territoriali e di trasporto, nei fatti, individuano un importante fattore di competitività territoriale, supportando le strategie di sviluppo locale e regionale. In questo senso la valorizzazione delle strutture di trasporto, nell'ottica dell'intermodalità, andrebbe a determinare una solida base di sviluppo non solo per il tessuto produttivo locale, ma per l'intera regione;

per lo sviluppo delle infrastrutture e dei trasporti della regione Sicilia, affinché non rimangano solamente i buoni propositi e le parole, occorre che a queste seguano fatti concreti,

impegna il Governo

a stanziare risorse aggiuntive per la realizzazione di un collegamento ferroviario veloce tra le città di Catania, Siracusa e Ragusa, sia per favorire le sinergie economiche tra il distretto agroindustriale dell'*hinterland* siracusano ed i mercati di sbocco regionali e le più importanti vie commerciali nazionali ed internazionali, sia per dotare di un efficiente sistema di

trasporto, sostenibile ambientalmente ed alternativo alla gomma, l'importante zona industriale di Priolo.

9/2032/**12**. Giuseppe Gianni, Drago, De Laurentiis, Fatuzzo, Cozzi, Brusco, Volonté.

La Camera,

premesso che:

per la regione Sicilia il turismo rappresenta un'essenziale risorsa economica da valorizzare e sostenere attraverso interventi di preservazione del territorio, che non possono prescindere dalla rimozione di tutte quelle infrastrutture obsolete, violentemente antiestetiche e non più in grado di assicurare gli *standard* di sicurezza necessari,

impegna il Governo

a far bonificare le aree attraversate dalle tratte ferroviarie dismesse dalle Ferrovie dello Stato, attribuendo a queste ultime gli oneri finanziari relativi, e a restituirle alle amministrazioni locali;

ad imporre alle Ferrovie dello Stato la bonifica delle medesime aree, relative alla città di Siracusa;

a predisporre interventi relativi alla realizzazione, sulle aree bonificate attraversate dalle tratte ferroviarie dismesse dalle Ferrovie dello Stato, di un'arteria di scorrimento, essenziale a garantire alla città di Siracusa, fortemente esposta al rischio sismico, sia una valida via di fuga alla popolazione residente sia un accesso essenziale agli interventi di soccorso.

9/2032/**13**. Giuseppe Drago, De Laurentiis, Giuseppe Gianni, Volonté.

La Camera,

premesso che:

il Lazio meridionale è un'area geografica sita al confine dei territori appartenenti, da un lato, all'obiettivo n. 1 e,

dall'altro, agli obiettivi nn. 2 e 3 del regolamento (CE) n. 1260/1999 del 21 giugno 1999 ed in tal senso è classificata come zona « cuscinetto »;

tale particolare condizione geografico-amministrativa, intesa come ambito territoriale che separa due aree che beneficiano di differenti agevolazioni comunitarie e nazionali, fa sì che il Lazio meridionale debba sopportare conseguenze pesantissime che danneggiano gravemente le realtà sociali ed economiche che ne sono interessate. In questa regione geografica si riscontrano problematiche uniche che non possono essere affrontate come questioni di carattere generale, ma si devono analizzare in maniera specifica e con cognizioni circostanziate e pertinenti ai fatti. In effetti vi si rilevano condizioni di criticità uniche, che ne impediscono uno sviluppo sociale ed economico adeguato o, ad ogni modo, equivalente a quello permesso ad altre regioni della Comunità aventi le stesse caratteristiche amministrative, ad esclusione delle zone « cuscinetto »;

si è in presenza di un fenomeno molto complesso, che negli ultimi anni è stato oggetto di specifici studi ed analisi, ognuno volto a comprendere quali reali restrizioni e quali limiti alla competitività esso comporta al corrispondente sistema socio – economico locale. Ancora oggi si è in attesa che si definiscano quali misure e provvedimenti di natura regolamentare si debbano adottare per eliminare in maniera efficace i citati ostacoli e, conseguentemente, su quali settori e tematiche fare leva per indirizzare le attenzioni e gli investimenti di quei soggetti che, eventualmente, fossero interessati a ciò, anche e principalmente allo scopo di stimolare lo sviluppo ed assicurare un progresso solido e durevole alla regione in questione;

nelle province di Frosinone e di Latina, che sono gli ambiti territoriali che costituiscono il Lazio meridionale, si stanno espandendo e consolidando positive attività di studi e di ricerche, svolte, promosse ed attuate dall'Università degli studi

di Cassino, d'intesa con altre istituzioni ed enti aventi interessi convergenti;

l'Università degli studi di Cassino ha ritenuto che il futuro e la competitività dei territori appartenenti agli obiettivi nn. 1, 2 e 3 del regolamento (CE) n. 1260/1999, nonché la soluzione alle problematiche che afferiscono alle aree « cuscinetto », si possano conseguire investendo negli studi, nella ricerca e nello sviluppo delle tecnologie e, di conseguenza, realizzando quelle strutture e quelle sedi universitarie che si rendono necessarie allo scopo;

le soluzioni prospettate sono anche quelle che sia il Governo, sia l'Unione europea ritengono strategiche e di riferimento per assicurare sviluppo e competitività agli Stati membri dell'Europa. Non a caso, diversamente dagli anni passati, al nuovo programma quinquennale di ricerca della Comunità, la Commissione ha assegnato maggiori e più consistenti risorse finanziarie, prevedendo accantonamenti cospicui nel bilancio comunitario;

l'Università degli studi di Cassino intende realizzare un centro di studi e di ricerca, denominato « Polo universitario della ricerca e dello sviluppo tecnologico », idoneo a favorire il rilancio qualificato dell'economia ed a stimolare lo sviluppo delle aree svantaggiate centro-meridionali di cui al regolamento (CE) n. 1260/1999. Per la realizzazione del polo universitario è necessario sostenere adeguate spese, finalizzate alla realizzazione delle opere strutturali in cui insediare le sedi per ospitare studenti e personale e per permettere lo svolgimento delle attività istituzionali,

impegna il Governo

ad adottare ogni provvedimento che sia utile per permettere la realizzazione, da parte dell'Università di Cassino, delle opere strutturali del polo degli studi e della ricerca che la medesima università intende istituire nel Lazio meridionale ed in particolare nelle province di Latina e di Frosinone; se del caso, a provvedervi an-

che tramite provvedimenti di natura normativa o ricorrendo a misure amministrative, tra cui quelle previste dall'articolo 55 della legge 28 dicembre 2001, n. 448, inserendo il polo universitario negli interventi attuabili con il Fondo nazionale per la realizzazione di infrastrutture di interesse locale.

9/2032/14. Burani Procaccini, Di Virgilio.

La Camera,

premesso che:

il traffico su strada è aumentato in modo impressionante negli ultimi venticinque anni, con un incremento del 600 per cento circa;

il trasporto di merci su gomma rappresenta di fatto il sistema più utilizzato nel nostro Paese;

il numero di mezzi lunghi e pesanti circolanti raggiunge cifre molto elevate, pari ad oltre un milione di veicoli;

oltre il 4,5 per cento degli incidenti che avvengono sulle strade vede coinvolti mezzi pesanti e la scarsa visibilità della sagoma, nelle ore notturne e in condizioni di nebbia, è la causa principale di tale incidentalità;

durante la scorsa legislatura il Parlamento ha approvato la legge 22 marzo 2001, n. 85, recante delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada;

tra i criteri di delega è prevista la necessità di rendere visibile la sagoma dei veicoli lunghi e pesanti,

impegna il Governo

ad adottare tutte le misure necessarie all'attuazione, nel più breve tempo possibile, dell'articolo 2, comma 1, lettera gg), della legge 22 marzo 2001, n. 85, prevedendo l'utilizzo di bande retro-riflettenti lungo l'intera sagoma dei mezzi lunghi e pesanti.

9/2032/15. Di Gioia.

La Camera,

premesso che:

il territorio di Vibo Valentia versa in una grave situazione di crisi economica ed è collocato dagli indicatori più significativi all'ultimo posto, tra le 103 province italiane, per disoccupazione, situazioni di ritardo di sviluppo e depressione economica, carenze infrastrutturali, sussistenza di forti processi di deindustrializzazione, presenza di gravi fenomeni di degrado sociale, economico e ambientale e mancata valorizzazione del patrimonio storico e artistico;

sono state avviate le procedure per il riconoscimento dell'area interessata come area di crisi ai fini della realizzazione di misure urgenti a sostegno dell'occupazione e per l'utilizzo degli istituti di programmazione negoziata;

tra gli interventi infrastrutturali sul territorio rivestono carattere prioritario le seguenti opere:

1) delocalizzazione dei depositi costieri di carburante dall'abitato di Vibo Marina ad altro sito;

2) variante alla strada statale 18 e alla strada statale 606 per il collegamento con l'autostrada A3;

la Rete ferroviaria italiana (ex FF. SS.) ha dismesso tutte le stazioni e le relative biglietterie nel tratto Eccellente-Pizzo-Vibo Marina-Briatico-Zambrone-Parghelia-Tropea-Ricadi-Ioppolo-Nicotera-Rosarno, sulla linea Lamezia Terme-Rosarno;

questa linea attraversa la costa denominata «costa degli dei», nel cui tratto insistono un centinaio di insediamenti turistico-alberghieri, con un'elevata capacità ricettiva che determina oltre il 60 per cento dell'introito regionale;

detta tratta ferroviaria è percorsa soltanto da due treni giornalieri, creando gravi disagi agli operatori turistici e all'utenza, soprattutto nella lunga stagione estiva,

impegna il Governo

ad attivare ogni possibile iniziativa finalizzata a promuovere:

1) la delocalizzazione dei depositi costieri di carburante dall'abitato di Vibo Valentia ad altro sito non abitato della città, con conseguente recupero ambientale delle aree dismesse, eliminando il grave ed elevato rischio di incidente ambientale di cui al decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1995;

2) interventi sulle infrastrutture viarie, con variante alla strada statale 18 e alla strada statale 106 per il collegamento degli agglomerati industriali con l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, svincolo Vibo-Sant'Onofrio e il collegamento diretto Vibo-Vibo Marina (strada statale 182);

3) la valorizzazione e il potenziamento della tratta ferroviaria Eccellente-Pizzo-Vibo Marina-Briatico-Zambrone-Parghelia-Tropea-Ricadi-Ioppolo-Nicotera-Rosarno, tendenti alla riapertura delle stazioni ferroviarie e delle biglietterie, nonché all'aumento delle corse giornaliere, almeno per il periodo aprile-ottobre, per garantire i collegamenti lungo l'intera tratta Lamezia Terme-Rosarno per il rilancio dell'economia e del turismo calabresi.

9/2032/16. Ranieli, Volonté.

La Camera,

premessi che:

il raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Verona costituisce elemento strategico di sviluppo del sistema ferroviario nazionale di collegamento con il Brennero e il Nord Europa e, in numerosi accordi con la Regione Emilia Romagna e gli enti locali interessati, il Governo e le Ferrovie dello Stato si sono impegnati a realizzare gli interventi di raddoppio della tratta S. Giovanni in Persiceto-Poggio Rusco (vedi l'accordo quadro del luglio 1991, l'intesa sul nuovo assetto dei trasporti pubblici

nell'area bolognese del luglio 1994 e il successivo accordo attuativo del luglio 1997);

l'accordo di programma tra lo Stato e la Regione Emilia Romagna, siglato nel maggio 2001, rinnova l'impegno delle Ferrovie dello Stato a dar seguito alle fasi realizzative del raddoppio tra S. Giovanni in Persiceto e Crevalcore e fra Crevalcore e Poggio Rusco;

per la realizzazione delle fasi di cui sopra è indicato il costo di 664.000 milioni di lire, pari a circa 330 milioni di euro, mentre la ricognizione di disponibilità finanziaria evidenzia la cifra di soli 330.885 milioni di lire, pari a circa 170 milioni di euro,

impegna il Governo

a reperire le risorse necessarie per dare corso alla realizzazione della fase Crevalcore-Poggio Rusco del raddoppio della linea Bologna-Verona.

9/2032/17. Guerzoni.

La Camera,

premessi che:

la strada statale dei « due mari » Siena-Pesaro, dapprima annunciata dal Governo nel piano delle grandi opere, è stata inspiegabilmente accantonata;

si tratta di un'opera infrastrutturale importante e socialmente rilevante per i comprensori territoriali interessati,

impegna il Governo

ad inserire tra le priorità infrastrutturali la realizzazione della Siena-Pesaro.

9/2032/18. Bindi.

La Camera,

premessi che:

ai sensi dell'articolo 54 della legge finanziaria 2002, risulterebbe dal Fondo nazionale per il sostegno alla progettazione delle opere pubbliche degli enti locali una disponibilità specifica per la strada statale 51 di Alemagna, variante Vittorio Veneto — traforo di S. Augusta, pari a un milione di euro, (ente assegnatario la provincia di Treviso);

tali risorse sono necessarie per poter attivare la redazione del progetto definitivo dell'intervento «S.S. 51-Variante per il superamento del centro storico di Serravalle in Comune di Vittorio Veneto», secondo gli accordi intervenuti tra la Regione Veneto, l'ANAS e il comune di Vittorio Veneto;

per avviare la progettazione definitiva ed esecutiva dell'opera sono stati assegnati al comune di Vittorio Veneto anche un contributo della regione Veneto di 314.212,38 euro e un contributo dell'ANAS di 209.474,92 euro;

la soprintendenza dei beni ambientali e architettonici del Veneto si è espressa positivamente sul progetto;

la realizzazione del traforo di S. Augusta sarebbe il primo passo verso la salvaguardia del patrimonio storico-artistico-monumentale del centro storico di Serravalle, che attualmente viene attraversato dalla strada statale,

impegna il Governo

affinché venga data la disponibilità delle risorse di cui all'articolo 54 della legge finanziaria per il 2002 per avviare al più presto il progetto definitivo dell'opera, completo anche della documentazione relativa alla valutazione di impatto ambientale, ai fini del suo inserimento, per il relativo finanziamento, nel piano triennale.

9/2032/19. D'Agro, Giuseppe Gianni.

La Camera,

premessi che:

l'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni e integrazioni, prevede che il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto da emanare secondo le procedure e nei tempi previsti dal comma 5 dello stesso articolo, determini le caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, nonché l'appartenenza di ciascun scalo marittimo alle classi medesime e le relative funzioni svolte o da svolgere nei porti stessi;

l'articolo 4, comma 5, della citata legge n. 84 del 1994 prevede, altresì, che su tali decreti sia acquisito preliminarmente il parere delle regioni costiere interessate;

tale parere è stato formalmente chiesto dalla competente direzione generale del demanio marittimo e porti del soppresso Ministero dei trasporti e della navigazione con lettera raccomandata del 2 luglio 1996 e, per quanto concerne la Regione Liguria, il parere è stato formalmente dato dal Consiglio regionale con delibera n. 21 del 25 marzo 1997;

a distanza di otto anni, largamente fuori dei termini stabiliti dalla legge, incredibilmente tale decreto non è stato ancora emanato pur essendo noto che il provvedimento sulla classificazione dei porti costituisce *condicio sine qua non* per le ulteriori incombenze amministrative ed operative previste dalla legge n. 84 del 1994, tra le quali, all'articolo 5, la redazione ed approvazione dei Piani regolatori portuali;

l'attuale inerzia dell'amministrazione centrale provoca inconvenienti anche sull'individuazione della competenze amministrative e finanziarie in materia di opere marittime, sulle manutenzioni delle opere già esistenti e sul regime giuridico delle opere stesse, con conseguente situa-

zione di stallo e di confusione tra le amministrazioni periferiche statali e quelle regionali e comunali;

la mancanza di tale provvedimento comporta altresì difficoltà interpretative sull'applicazione dell'articolo 9 della legge 16 marzo 2001, n. 88, recante conferimento alle regioni di funzioni amministrative nei porti di rilevanza regionale, atteso che non è stato ancora possibile individuare con certezza i porti in parola,

impegna il Governo

ad adottare le misure necessarie per risolvere l'annosa questione prospettata in premessa.

9/2032/**20**. Bornacin.

La Camera,

premesso che:

con l'articolo 6 del disegno di legge in esame, recante disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti, sono state apportate delle importanti modifiche alla legge 11 febbraio 1994, n. 109, con particolare riferimento all'innalzamento del limite di importo superato il quale l'impresa è tenuta ad ottenere un attestato di qualificazione rilasciato dagli organismi di diritto privato di attestazione (c. d. SOA) per partecipare all'appalto (da 150.000 a 258.228 euro) e alla modificazione della durata dell'efficacia della qualificazione (da due-tre anni a tre-cinque anni);

le predette modifiche, nonostante liberalizzino il mercato specie nei confronti delle piccole imprese, determineranno una riduzione delle attività attualmente svolte dalle società organismo di attestazione, con pesanti ricadute non solo in ordine all'esistenza di queste società, ma anche per le inevitabili ripercussioni sui livelli occupazionali del settore;

per ovviare ai predetti effetti negativi è stata apportata una modifica all'articolo 8 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, nel senso che il nuovo regolamento

dovrà definire anche le attività che le società organismo di attestazione possono legittimamente svolgere al di fuori di quelle relative alle procedure di qualificazione,

impegna il Governo

ad individuare nel nuovo regolamento, che sostituirà il decreto del Presidente della Repubblica 25 gennaio 2000, n. 34, le nuove attività che potranno svolgere le società organismo di attestazione come, ad esempio, la qualificazione delle società di ingegneria, la validazione dei progetti delle opere pubbliche, la consulenza alle stazioni appaltanti, agli enti territoriali e alle pubbliche amministrazioni in materia di appalti e gestioni di opere pubbliche, la qualificazione degli appalti di fornitura e servizi.

9/2032/**21**. Mondello.

La Camera,

premesso che:

con l'articolo 6 del disegno di legge in esame, recante disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti, vengono apportate modifiche alla legge 11 febbraio 1994, n. 109 e, nella specie, all'articolo 8 sulla qualificazione;

dette modifiche non solo prevedono l'innalzamento del livello dei lavori per i quali non è richiesta la qualificazione, ma al tempo stesso estendono da tre a cinque anni la durata dell'efficacia della qualificazione, introducendo entro il terzo anno una verifica di mantenimento di alcuni requisiti;

l'introduzione di tali modifiche, nell'alleggerire i requisiti delle imprese di costruzione partecipanti ai pubblici appalti, determinerebbe pesanti ricadute in termini economici ed organizzativi sull'attività degli organismi di diritto privato (SOA) preposti e costituiti per svolgere tale unica attività;

L'attività di qualificazione nel suo complesso richiede, per gli effetti delle modifiche al complessivo impianto legislativo della legge n. 109 del 1994, una sostanziale revisione del regolamento approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 25 gennaio 2000, n. 34, recante istituzione del sistema di qualificazione per gli esecutori di lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 8 della stessa legge « Merloni »,

impegna il Governo

a) ad emanare, entro sei mesi dall'approvazione del disegno di legge in esame, un nuovo regolamento in sostituzione di quello approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 25 gennaio 2000, n. 34;

b) a redigere il nuovo regolamento in ragione anche del confronto con le associazioni di categoria maggiormente rappresentative del settore;

c) ad assumere idonei provvedimenti volti ad adeguare le tariffe dei corrispettivi per l'attività di attestazione (allegato E al decreto del Presidente della Repubblica n. 34) in misura proporzionale all'estensione del periodo di validità dell'efficacia dell'attestazione;

d) a definire puntualmente l'attività di verifica di mantenimento introdotta e stabilirne i relativi corrispettivi;

e) ad emanare appositi provvedimenti volti ad introdurre un regime fiscale agevolato, nel senso di prevedere un acconto di imposta ed un conguaglio alla fine del quinquennio;

f) a valutare l'opportunità di prevedere idonei incentivi nel caso di messa in liquidazione delle SOA interessate alla procedura, tenuto conto degli effetti distorsivi che l'attività delle stesse può determinare.

9/2032/22. Foti, Catanoso.

La Camera,

premessi che:

la Calabria è afflitta da un grave e perdurante *deficit* infrastrutturale, che è causa di isolamento e di mancato sviluppo per l'intera regione;

per risolvere il suddetto problema è indispensabile un piano di investimenti al fine di potenziare, ed in alcune zone realizzare interamente, un sistema di collegamenti viario e ferroviario di cui, però, nel provvedimento in esame non si ravvisa alcuna traccia;

in mancanza di una politica infrastrutturale, l'unica soluzione per rompere l'isolamento è rappresentata dal potenziamento dei collegamenti aerei da e per la Calabria, che a tutt'oggi sono assai scarsi a causa del fatto che all'aeroporto di Lamezia Terme è in servizio soltanto la compagnia Alitalia, la quale offre voli diretti esclusivamente a Roma e a Milano, le cui tariffe sono assai elevate,

impegna il Governo

a varare gli opportuni provvedimenti per invogliare ed incentivare altre compagnie ad investire in Calabria, al fine di offrire ai calabresi la possibilità di raggiungere le altre regioni d'Italia e di Europa a prezzi contenuti e nel contempo ad aumentare il flusso commerciale verso una regione che ne trarrebbe grandi vantaggi;

a predisporre l'adeguato sostegno alle iniziative prese da una serie di comuni della provincia di Cosenza, come da ultimo la città capoluogo ed i comuni vicini, che hanno stipulato un protocollo d'intesa per la realizzazione di un aeroporto nel territorio del comune di Luzzi.

9/2032/23. Mancini, Oliverio, Camo, Papaterra.

La Camera,

premesso che:

la tratta ferroviaria Catania-Caltagirone attraversa una vasta area ed è di grande interesse ed utilità per la popolazione locale;

tale tratta è utilizzata giornalmente da molti pendolari che si recano per lavoro da Caltagirone a Catania;

il recupero della suddetta tratta giova anche agli agricoltori della zona per il trasporto delle merci,

impegna il Governo

al potenziamento e alla valorizzazione della tratta Caltagirone-Catania, nonché al recupero e all'ammodernamento della stazione di Caltagirone, al fine di assicurare notevoli benefici sia alla collettività che allo sviluppo economico dell'intera area.

9/2032/24. Filippo Maria Drago.

La Camera,

premesso che:

l'Abruzzo è una regione che marcia a due velocità in quanto, sul proprio territorio convivono due realtà distinte e tra loro contrapposte: le zone costiere, popolose e dinamiche, e quelle interne che, invece, si trovano a vivere situazioni che non è azzardato definire di sottosviluppo. Questo forte dualismo rappresenta uno degli elementi di maggiore fragilità dell'intero tessuto socio-economico della regione che, negli ultimi anni, sta vivendo anche una situazione di generale rallentamento economico con evidenti ripercussioni occupazionali;

le differenze tra costa e zone interne si riscontrano anche nella dotazione e nelle caratteristiche espresse dal sistema infrastrutturale locale che, nei fatti, contribuiscono ad aggravare tali realtà influendo sia sulla localizzazione delle atti-

vità produttive sia sulla determinazione della cosiddetta qualità di vita della popolazione residente.

alla sensibilità del Governo non può sfuggire il fatto che le aree interne della regione costituiscono una risorsa e che la diffusa presenza di mestieri e produzioni tipiche, rispettose della natura, andrebbe sostenuta e posta in condizioni di svilupparsi e di competere;

le infrastrutture di trasporto costituiscono un importante fattore di competitività territoriale sia in quanto supportano le strategie di sviluppo sia in quanto prefigurano le condizioni per l'assetto del territorio e le sue connessioni con l'esterno. In questo senso la valorizzazione della viabilità stradale delle zone interne dell'Abruzzo e della Marsica, unitamente alla realizzazione di appropriate strutture intermodali, andrebbe a determinare, oltre che una base di sviluppo e di adeguamento della rete infrastrutturale e della logistica regionale, anche un'importante impulso alla riorganizzazione sia delle imprese che operano nel settore dei trasporti sia dell'intero tessuto produttivo;

il sistema dei trasporti marsicano, in particolare, escluso dai maggiori piani di intervento nazionale e dalle previsioni della « legge obiettivo », sta diventando rapidamente obsoleto e tale situazione rischia di determinare, a breve, uno stato di crisi della mobilità fucense e delle zone interne dell'Abruzzo, con gravi conseguenze sulle prospettive di crescita del sistema industriale, delle condizioni economiche e sociali, e di salvaguardia del contesto ambientale,

impegna il Governo

ad adottare ogni iniziativa di sua competenza finalizzata:

a) ad autorizzare la spesa di 5.000.000 di euro per l'adeguamento dei tracciati ferroviari per il trasporto di merci e di persone lungo la piana del Fucino anche attraverso l'eliminazione dell'attraversamento del centro abitato di

Avezzano ormai obsoleto e gravemente carente dal punto di vista della sicurezza.

b) ad autorizzare la spesa di 8.000.000 di euro per la riapertura, l'adeguamento e la messa in sicurezza della strada statale n. 82.

c) a destinare 10.000.000 di euro per rendere più moderno, sicuro ed efficiente l'intero sistema dei trasporti delle zone interne della Marsica, così da favorire lo sviluppo di una rete di collegamenti tra la fascia costiera e l'interno e tra queste e le più importanti arterie stradali ed autostradali della regione e le dorsali adriatiche e tirreniche.

9/2032/**25**. De Laurentiis, Giuseppe Gianni.

La Camera,

premesso che:

con l'articolo 6 del disegno di legge n. 2032, recante « disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti », vengono apportate modifiche alla legge 11 febbraio 1994, n. 109, e, in particolare, all'articolo 8 sulla qualificazione;

dette modifiche rendono possibile l'innalzamento del livello dei lavori per i quali non è richiesta la qualificazione;

dette modifiche estendono da tre a cinque anni la durata dell'efficacia della qualificazione, introducendo entro il terzo anno una verifica di mantenimento di alcuni requisiti;

l'introduzione di dette modifiche, nell'alleggerire i requisiti delle imprese di costruzione partecipanti ai pubblici appalti, determinano pesanti ricadute in termini economici ed organizzativi sull'attività degli organismi di diritto privato (SOA) preposti e costituiti per svolgere tale unica attività;

che l'attività di qualificazione nel suo complesso richiede, per gli effetti delle predette modifiche al complessivo impianto legislativo della citata legge n. 109, una sostanziale revisione del regolamento

25 gennaio 2000, n. 34, attuativo del nuovo sistema di qualificazione introdotto dalla legge stessa all'articolo 8;

impegna il Governo

ad emanare entro tre mesi dall'approvazione del disegno di legge in esame un nuovo regolamento, che sostituirà il decreto presidenziale 25 gennaio 2000, n. 34;

a redigere il nuovo regolamento congiuntamente alle associazioni di categoria maggiormente rappresentative del settore;

ad adeguare le tariffe dei corrispettivi per l'attività di attestazione (allegato E del Regolamento n. 34) in misura proporzionale all'estensione del periodo di validità dell'efficacia dell'attestazione;

a definire puntualmente l'attività di verifica di mantenimento introdotta e a stabilirne i relativi corrispettivi;

ad emanare apposita circolare per introdurre un regime fiscale agevolato nel senso di prevedere un acconto di imposta ed un conguaglio alla fine del quinquennio;

a valutare la possibilità di incentivi ed agevolazioni per la liquidazione delle SOA e la formazione di raggruppamenti e fusioni di più organismi;

a valutare nelle sedi appropriate la possibilità di ampliamento delle competenze delle SOA tenendo in conto delle possibili interferenze che le stesse possono creare sul sistema.

9/2032/**26**. Ricciotti.

La Camera,

premesso che:

la strada statale 658 Potenza-Melfi rappresenta un'arteria fondamentale per la Basilicata e l'intero mezzogiorno in considerazione della presenza del polo industriale dell'automobile con lo stabilimento Fiat di Melfi e il suo indotto che occupano oltre 10 mila addetti;

l'opera viaria in oggetto presenta gravi deficit strutturali risultando del tutto insufficiente a sostenere il traffico veicolare, ed in particolar modo quella pesante, diretto da e per gli stabilimenti industriali;

la polizia stradale compartimento regionale di Basilicata ha evidenziato come la maggior parte degli incidenti automobilistici si registra in corrispondenza del cambio-turno alla Fiat;

i prefetti di Potenza e Matera, nonché le diverse amministrazioni ed istituzioni interessate hanno più volte sollecitato interventi per l'ammodernamento della strada statale 658 chiedendone il raddoppio;

la gravità della situazione è confermata dalla tragica cadenza di vittime che si registrano sulla strada statale 658;

la situazione è diventata insostenibile con gravi rischi per la sicurezza e per il processo di sviluppo socio-economico del territorio,

impegna il Governo

a reperire adeguate risorse finanziarie per l'ammodernamento, la messa in sicurezza della strada statale 658 e a finanziarne il raddoppio nei prossimi 5 anni.

9/2032/**27**. Molinari, Boccia, Lettieri, Luongo, Potenza, Adduce.

La Camera,

premesso che:

la strada statale 18 è interessata nei pressi di Maratea (Potenza) da una frana che ne ha messo a rischio la sicurezza della percorribilità;

si tratta di una infrastruttura rilevante per il comprensorio in quanto interessa un'area turistica dalla enorme rilevanza turistica nazionale e internazionale;

regione, provincia di Potenza ed enti locali hanno sollecitato l'intervento della

protezione civile per la messa in sicurezza di una strada fondamentale per la mobilità nell'area sud della Basilicata,

impegna il Governo

a stanziare adeguate risorse nel più breve tempo possibile per la messa in sicurezza e l'ammodernamento della strada statale 18.

9/2032/**28**. Luongo, Molinari, Boccia, Lettieri, Potenza, Adduce.

La Camera,

premesso che:

in data 23 marzo 2002, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, alla presenza del sottosegretario Gianni Letta, il Ministro Marzano, il Ministro Lunardi, il Ministro Maroni, il Ministro Matteoli, nonché il direttore generale del tesoro, professor Domenico Siniscalco, dei rappresentanti di Alitalia e delle parti sociali, dopo giorni di lotte e trattative sindacali, veniva siglato un verbale di intesa che tra l'altro prevedeva l'utilizzo degli strumenti previsti dalla legge n. 236 del 1993 per i lavoratori del trasporto aereo che a seguito degli eventi dell'11 settembre ha subito una crisi senza precedenti;

in occasione della discussione del collegato alla finanziaria 2002 relativo alle infrastrutture alcuni deputati hanno presentato all'articolo 10 del provvedimento in esame, un emendamento che recepiva integralmente il contenuto dell'accordo Governo/sindacati/Alitalia siglato in data 23 gennaio 2002;

in sede di esame le Commissioni competenti per materia (VIII e IX) approvavano, su proposta del viceministro Martinat, all'unanimità l'emendamento di che trattasi;

che improvvisamente e incomprensibilmente l'emendamento medesimo veniva, in Commissione bilancio, dichiarato inammissibile in quanto privo della necessaria copertura finanziaria;

che un simile atteggiamento oltraché apparire incomprensibile contravviene palesemente agli impegni che il Governo aveva assunto di fronte ai lavoratori e alle altre parti sociali, esponendo il Governo medesimo all'accusa di un assurdo voltafaccia di fronte alle legittime aspettative dei lavoratori del trasporto aereo;

tutto ciò premesso,

impegna il Governo

a presentare entro 30 giorni un provvedimento specifico che recepisca i contenuti dell'accordo del 23 gennaio 2002, liberamente sottoscritto dai rappresentanti del Governo e dalle parti sociali e sindacali.

9/2032/29. Tidei, Mazzarello, Duca, Raffaldini, Adduce, Albonetti, Panattoni.

La Camera,

premessi che:

nella provincia di Palermo esistono alcune zone in cui bisogna investire in legalità e sviluppo per far crescere i livelli produttivi e nel contempo attrezzare il territorio in una lotta sociale « efficace e condivisa » contro la penetrazione mafiosa;

nella zona del corleonese è in atto un inedito e positivo processo di cambiamento culturale, sociale, politico che va seriamente incoraggiato per affermare e radicare la cultura della legalità ed il ruolo democratico delle istituzioni; è indispensabile bloccare tutti i tentativi da parte della mafia di ripristinare il vecchio e consolidato controllo del territorio; nel corleonese è in atto uno sforzo straordinario di valorizzazione delle piccole e medie imprese attraverso la realizzazione del patto territoriale Alto Belice-Corleonese (fra i pochi selezionati come « patto pilota » dall'Unione europea) che per potersi sviluppare appieno necessita di un parallelo intervento del sistema viario; la città di Corleone è punto di riferimento

per tutta la zona per via dei servizi che offre per cui potrebbe, se collegata bene con gli assi viari Palermo-Trapani, Palermo-Sciacca, Palermo-Agrigento e Palermo-Messina, facilitare il decollo di un consolidato e fecondo autosviluppo del territorio;

per quanto riguarda la realtà territoriale di Termini Imerese ci troviamo di fronte ad una zona dalle enormi potenzialità, per molta parte inesprese o impossibilitate ad emergere a causa di una disattenzione istituzionale, ai vari livelli che ne ha bloccato uno sviluppo produttivo sano ed ecocompatibile. Per questa realtà è necessario potenziare due strutture strategiche: il porto e la zona industriale. Per quanto riguarda il porto è necessario intervenire con un progetto mirato a ristrutturarne l'area in tre direzioni: diporto per sviluppare il turismo; peschereccio per la marineria locale affinché possa mantenere e migliorare i livelli produttivi ed occupazionali della pesca; commerciale per creare un centro intermodale di smistamento merci per tutta l'area della provincia di Palermo e delle altre zone della Sicilia occidentale visto che su Termini Imerese insistono importanti nodi autostradali e ferroviari. Per quanto riguarda la zona industriale va completata la infrastrutturazione dei vari servizi: depuratori, acqua, luce, metano, capannoni, area verde... per sperimentare una zona franca di « nuova generazione » in cui siano garantiti alti livelli di convivenza per lo sviluppo economico e alti livelli di legalità per impedire le infiltrazioni mafiose;

impegna il Governo

ad adempiere a tutti gli atti previsti dalle normative nazionali e comunitarie e ad inserire nella prossima legge obiettivo:

a) la previsione, in accordo all'iniziativa della regione siciliana e della provincia di Palermo, di interventi per il miglioramento della rete viaria di tutto il corleonese;

b) il completamento del porto di Termini Imerese in chiave integrata rispetto alla sua vocazione turistica, ittica e commerciale;

c) completare l'area industriale e costruire una sperimentale zona franca.

9/2032/**30**. Lumia.

La Camera,

premesso che:

nella rete ferroviaria di interesse nazionale e comunitario è compresa la linea jonica Metaponto-Sibari-Crotone-Catanzaro-Roccella-Reggio Calabria;

tale linea è a un solo binario e i treni che vi transitano sono a gasolio;

la strada statale 106, che è l'unica via di accesso lungo il versante ionico alle regioni Calabria, Basilicata e Puglia e svolge funzioni di connessione con le aree interne, non è facilmente percorribile ed è ad alto rischio di incidenti stradali;

l'aeroporto di Crotone non garantisce più di un volo giornaliero per Roma, né collegamenti con le altre principali città italiane;

il potenziamento e la velocizzazione della tratta ferroviaria ionica, nonché l'ammodernamento della strada statale 106 sono condizione necessaria per consentire alle zone interne ed impervie di uscire dall'isolamento;

l'adeguamento del sistema viario e ferroviario è anche uno dei presupposti per una reale crescita del territorio e per il suo sviluppo economico, sociale e turistico;

impegna il Governo

ad attivare ogni possibile iniziativa finalizzata;

1) all'elettrificazione e al raddoppio della tratta Sibari-Crotone-Catanzaro Lido, in particolare in prossimità delle

principali aree urbane dove il semplice binario non presenta capacità sufficiente per i servizi locali;

2) alla riqualificazione delle principali stazioni e alla realizzazione delle attrezzature necessarie per la intermodalità (parcheggi, autostazioni);

3) alla realizzazione di un sistema viario che sostituisca l'attuale strada statale 106 al fine di permettere collegamenti più sicuri e veloci con le zone interne e lungo tutto il versante costiero dello Jonio, creando i presupposti per il rilancio economico e sociale del territorio.

9/2032/**31**. Mereu, Dorina Bianchi.

La Camera,

esaminato l'A.C. 2032-A recante « Disposizioni in materia di infrastrutture e dei trasporti »;

preso atto che l'articolo 14 prevede interventi per i campionati mondiali di sci alpino del 2005 in Valtellina, volti alla realizzazione delle strutture viarie di trasporto e degli impianti sportivi e di servizio funzionali allo svolgimento dei campionati stessi;

tenuto conto che ai fini dell'attuazione di tali interventi sono autorizzati limiti d'impegno quindicennali di 5.164.569 euro a decorrere dall'anno 2002, 5.164.569 euro a decorrere dall'anno 2003 e di soli 164.569 euro a decorrere dall'anno 2004;

tenuto conto altresì che i progetti esecutivi in corso di redazione da parte della regione Lombardia rientrano nel primo programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, approvato dal CIPE in attuazione della legge obiettivo, ed in particolare alla voce accessibilità Valtellina (Campionati mondiali di sci) – tangenziale di Sondrio, variante Morbegno, variante Valchiavenna potenziamento strada statale 36, strada statale 38, strada statale 39;

considerata l'importanza della manifestazione per lo sviluppo dell'intera provincia di Sondrio che a tutt'oggi si vede penalizzata da gravi deficit infrastrutturali, soprattutto ai fini del collegamento con il capoluogo della regione;

considerata altresì l'esiguità delle risorse messe a disposizione a fronte dell'urgenza di risolvere tale grave situazione di emergenza infrastrutturale che verrebbe acuita dalla manifestazione sportiva;

impegna il Governo

a garantire ulteriori finanziamenti nei prossimi esercizi finanziari per assicurare la concreta attuazione delle previsioni della legge obiettivo e consentire conseguentemente il regolare svolgimento dei mondiali di sci alpino di « Bormio 2005 ».

9/2032/**32**. Parolo, Scherini.

La Camera,

premessi che:

di recente è stata aperta una galleria ferroviaria che collega la città di Messina con Villafranca Tirrena;

la stessa è lunga 8200 metri ed è priva di « vie di fuga », espressamente prevista dalla normativa vigente;

si è già verificato un incendio su un convoglio ferroviario, procurando panico tra i passeggeri, soccorsi dopo circa un'ora,

impegna il Governo

a stanziare risorse nel più breve tempo possibile perché venga realizzata almeno una « via di fuga ».

9/2032/**33**. Germanà, Gazzarra, Stagno d'Alcontres, Carrara.

La Camera,

premessi che:

la carenza di marittimi italiani è ormai una realtà evidente e riconosciuta anche dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori del settore marittimo maggiormente rappresentative a livello nazionale;

già con la legge n. 30 del 1998, che ha istituito il registro internazionale italiano, il legislatore aveva consentito di imbarcare, nel caso di navi di nuova costruzione o provenienti da registri esteri, marittimi non comunitari;

successivamente con la legge n. 88 del 2001 è stato modificato l'articolo 318 del codice della navigazione e lo stesso articolo 2 della legge n. 30 del 1998, prevedendo che le parti sociali, ovvero le organizzazioni dei datori di lavoro e dei lavoratori, potessero derogare alla composizione degli equipaggi, con accordi nazionali;

accordi in tal senso sono già stati raggiunti con le organizzazioni sindacali di settore maggiormente rappresentative sul piano nazionale;

ciò ha consentito di raggiungere alcuni provvisori risultati, ma non tali da risolvere il problema della carenza di personale qualificato, in particolare di ufficiali;

per i primi ufficiali di coperta per i quali attualmente le norme legislative prevedono l'impiego solo di personale italiano, è necessario rimuovere gli impedimenti legislativi per consentire l'impiego di marittimi non italiani;

impegna il Governo a:

modificare l'articolo 319 del codice della navigazione, al fine di consentire l'autorizzazione all'imbarco di marittimi non comunitari, nei casi di irreperibilità di

marittimi italiani o comunitari anche nei porti nazionali;

modificare il decreto del Presidente della Repubblica n. 324 del 9 maggio 2001 al fine di consentire l'autorizzazione all'imbarco, in qualità di primo ufficiale di coperta, di marittimi non italiani, solo in caso di irreperibilità di questi ultimi.

9/2032/**34**. (Nuova formulazione). Scaltritti.

La Camera,

premesso che la previsione relativa al prezzo del trasferimento delle aree da parte dei comuni ai privati possessori va

calcolata sulla base dei prezzi di mercato per le aree su cui siano state eseguite opere di interesse privato;

che sarebbe ingiusto e ingiustificato computare nel valore da attribuire all'area quello delle opere eventualmente già realizzate regolarmente dal privato;

impegna il Governo

a porre in essere ogni iniziativa utile a che resti chiarito in modo inequivoco che il prezzo del trasferimento delle aree di cui si tratta non deve considerare il valore delle opere regolarmente realizzate sulle stesse dai privati possessori.

9/2032/**35**. Taborelli, Gazzara.

DISEGNO DI LEGGE: DISPOSIZIONI ORDINAMENTALI IN MATERIA DI PUBBLICA AMMINISTRAZIONE (TESTO RISULTANTE DALLO STRALCIO, AI SENSI DELL'ARTICOLO 123-BIS, COMMA 1, DEL REGOLAMENTO, DEGLI ARTICOLI 15, 21 E 22 DEL DISEGNO DI LEGGE N. 2122, COMUNICATO ALL'ASSEMBLEA IL 14 GENNAIO 2002) (2122-BIS)

(A.C. 2122-bis - Sezione 1)

QUESTIONE PREGIUDIZIALE

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge 2122-bis, recante disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione, prevede, all'articolo 22, la delega per la trasformazione degli istituti di ricovero e cura a carattere scientifico in fondazioni (IRCCS);

l'articolo 117, terzo comma, della Costituzione inserisce la « tutela della salute » nelle materie di competenza legislativa concorrente, con determinazione dei principi fondamentali da parte dello Stato e competenza legislativa e regolamentare regionale;

l'attività di assistenza sanitaria degli IRCCS, che presentava originariamente carattere strumentale a quella di studio e di ricerca nel settore, è divenuta oggi preminente, pur con obiettivi e compiti specialistici che continuano a contraddistinguerne peculiarmente le funzioni;

non possono essere ritenute principi di carattere fondamentale le norme dell'articolo 22 che recano disposizioni sulle modalità organizzative degli istituti e su tutti gli aspetti connessi alla loro tra-

sformazione in fondazioni, norme che dispongono sugli organi degli istituti e sull'attività di assistenza sanitaria degli istituti stessi (articolo 22, comma 1, lettere a), b), c) ed h));

ciò contrasta con l'articolo 117, terzo comma, della Costituzione, così come modificato dalla legge costituzionale n. 3 del 2001;

non risultano inoltre quantificati e coperti gli oneri derivanti da talune norme contenute nel disegno di legge in esame in evidente violazione dell'articolo 81, quarto comma della Costituzione,

delibera

di non procedere all'ulteriore esame del disegno di legge n. 2122-bis.

n. 1. Bressa, Bindi, Boato.

(A.C. 2122-bis - Sezione 2)

QUESTIONE SOSPENSIVA

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge n. 2122-bis, recante disposizioni ordinamentali in mate-

ria di pubblica amministrazione, contiene disposizioni che disciplinano materie diverse e non omogenee tra di loro;

il provvedimento non è stato corredato dalle relazioni contenenti l'analisi d'impatto della regolamentazione (AIR) e l'analisi tecnico-normativa (ATN), relazioni che sarebbero risultate particolarmente utili nel corso dell'istruttoria legislativa;

la prescrizione disposta dal comma 2 dell'articolo 11-ter della legge n. 468 del 1978, sull'obbligo di relazione tecnica per i provvedimenti governativi che comportano conseguenze finanziarie, non può essere interpretata alla stregua di un adempimento facoltativo o meramente formale; in tal senso le evidenti carenze riscontrate nella relazione tecnica originariamente predisposta dal Governo all'atto della presentazione del disegno di legge al Parlamento integrano una sostanziale violazione dell'obbligo previsto dalla legge;

la documentazione depositata in Commissione bilancio, nella seduta del 6 marzo 2002, dal sottosegretario per l'economia e le finanze, non è in alcun modo assimilabile alla relazione tecnica integrativa prevista dall'articolo 11-ter, comma 3, della legge n. 468 del 1978, poiché non risponde ai requisiti richiesti dall'ordinamento (predisposizione da parte delle amministrazioni competenti e verifica da parte del Ministero dell'economia);

non è stato possibile affrontare puntualmente in Commissione l'esame delle norme dalle quali derivano nuovi e maggiori oneri come risulta dai resoconti della Commissione bilancio,

delibera

di sospendere l'esame del disegno di legge n. 2122-bis fino al 20 marzo 2002.

n. 1. Boccia.

(A.C. 2122-bis – Sezione 3)

EMENDAMENTI DICHIARATI INAMMISSIBILI NEL CORSO DELLA SEDUTA

Dopo l'articolo 11 aggiungere il seguente:

ART. 11-bis. – 1. I provvedimenti di inquadramento nel ruolo ispettivo del personale direttivo e docente, di cui al decreto-legge 3 maggio 1988, n. 140, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 luglio 1988, n. 246, adottati dalle amministrazioni entro la data di entrata in vigore del medesimo decreto-legge sono da considerarsi legittimi, perfetti ed efficaci a partire dalla medesima data di entrata in vigore del citato decreto-legge n. 140 del 1988. Tali provvedimenti sono fatti salvi in quanto già adottati prima della data di entrata in vigore del suddetto decreto.

11. 01. (ex 11. 01.) D'Alia.

Al comma 6, quarto periodo, sostituire le parole da: ed economica fino alla fine del periodo con le seguenti: maturata con il precedente rapporto, mantenendo come assegno ad personam riassorbibile il miglior trattamento economico maturato presso la Fondazione Ugo Bordoni.

21. 1. (ex 23. 5.) Cardinale, Bressa.

Sostituirlo con i seguenti:

ART. 22. – 1. Gli istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di seguito denominati « istituti », sono enti nazionali dotati di autonomia organizzativa, amministrativa, patrimoniale, contabile, gestionale e tecnica, riconosciuti in base ai criteri della specializzazione disciplinare, della valutazione della qualità della ricerca biomedica svolta e dell'attività assistenziale correlata resa in coerenza con gli obiettivi della programmazione sanitaria nazionale e regionale.

2. Gli istituti hanno personalità di diritto pubblico o di diritto privato.

3. Le strutture ed i presidi ospedalieri degli istituti sono qualificati ospedali a rilievo nazionale e di alta specializzazione, assoggettati alla disciplina per questi prevista compatibilmente con le finalità peculiari di ciascun istituto, che operano nei campi della ricerca biomedica, dell'organizzazione e della gestione dei servizi sanitari offrendo altresì prestazioni di ricovero e cura.

4. Gli istituti forniscono agli organi e agli enti del Servizio sanitario nazionale il supporto scientifico, tecnico ed operativo per l'esercizio delle loro funzioni e per il perseguimento degli obiettivi determinati dal Piano sanitario nazionale nelle materie oggetto della specializzazione disciplinare di ciascun istituto, nonché in materia di formazione continua del personale.

5. Gli istituti possono altresì essere trasformati in fondazioni di rilievo nazionale, aperte alla partecipazione di soggetti pubblici e sottoposte all'alta vigilanza del Ministero della salute.

6. Il riconoscimento e la revoca del carattere scientifico degli istituti compete al Ministro della salute d'intesa con il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca e con la Conferenza Stato-Regioni, sulla base dei seguenti principi:

a) specializzazione disciplinare dell'attività di ricerca e coerenza della stessa con gli obiettivi della programmazione scientifica nazionale;

b) predisposizione di un programma per l'attività di ricerca sperimentale e clinica e per l'assistenza ad essa correlata;

c) valutazione dell'entità e della qualità sia dell'attività di ricerca, in rapporto ai livelli di assistenza, sia dell'attività svolta nei cinque anni precedenti la data della richiesta del riconoscimento;

d) valutazione dell'adeguatezza, della entità e della qualità delle strutture, delle attrezzature e del personale destinati all'attività di ricerca biomedica.

7. I provvedimenti di riconoscimento di nuovi istituti e quelli relativi ai presidi ospedalieri e di ricerca afferenti agli istituti riconosciuti, nonché in sedi decentrate degli stessi, sono adottati, ciascuno separatamente e sulla base delle richieste di riconoscimento presentate nel rispetto dei principi stabiliti ai sensi del comma 1, d'intesa tra il Ministro della salute e la regione territorialmente interessata, sentito il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.

8. Il provvedimento di riconoscimento ha durata quinquennale con la possibilità di revoca, nei casi previsti ai sensi del comma 6.

9. Gli istituti devono predisporre una relazione annuale sulle attività di ricerca biomedica ed assistenziale svolte nelle strutture e nei presidi ospedalieri di ciascun istituto e sono sottoposti a verifiche obbligatorie, da svolgere ogni tre anni, dei riconoscimenti attribuiti, con particolare riferimento agli obiettivi della programmazione nazionale in ordine alle priorità della ricerca, consentendo, sentita la regione interessata, la revoca del provvedimento di riconoscimento.

10. È salvaguardata l'autonomia giuridico amministrativa degli istituti di diritto privato.

11. Sono organi degli istituti di diritto pubblico:

a) il comitato di indirizzo, con funzioni di programmazione;

b) il direttore generale, con funzioni di gestione dell'ente, di legale rappresentante e di presidenza del comitato di indirizzo;

c) il direttore scientifico, responsabile della gestione e dei risultati della ricerca, che è nominato dal Ministro della salute tra esperti di riconosciuta esperienza in campo medico-scientifico nell'area di interesse dell'istituto;

d) il comitato tecnico-scientifico, composto in misura paritetica da membri

di diritto e membri eletti dal personale che svolge l'attività di ricerca, con funzioni consultive generali;

e) il collegio sindacale.

12. Il direttore generale è coadiuvato nell'esercizio delle sue funzioni da un direttore amministrativo e da un direttore sanitario, nominati, con provvedimento motivato, dal direttore generale stesso.

13. Il rapporto di lavoro e il trattamento economico del direttore generale, del direttore sanitario e del direttore amministrativo sono regolati in conformità a quello delle corrispondenti figure delle aziende sanitarie e ospedaliere. Il rapporto di lavoro del direttore scientifico è regolato con contratto di diritto privato.

14. L'attività di ricerca dell'Ospedale « Bambino Gesù », appartenente alla Santa Sede, è soggetta alla medesima disciplina prevista per gli istituti di diritto pubblico, nell'ambito dei rapporti disciplinati dall'accordo tra il Governo italiano e la Santa Sede, fatto nella Città del Vaticano il 15 febbraio 1995, ratificato e reso esecutivo ai sensi della legge 18 maggio 1995, n. 187.

15. Restano ferme le funzioni e la composizione del consiglio di amministrazione dell'Istituto « G. Gaslini » di Genova di cui all'articolo 3, ultimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 31 luglio 1980, n. 617.

16. Le donazioni a favore degli istituti, che abbiano ad oggetto beni immobili con specifica destinazione a finalità sanitarie, sono esenti dalle imposte di donazione, ipotecarie e catastali.

17. L'attività scientifica di base degli istituti è diretta a sviluppare le conoscenze in settori specifici della biomedicina e della sanità pubblica. I progetti di ricerca finalizzata tendono al raggiungimento di particolari obiettivi. La ricerca scientifica svolta dagli istituti è finanziata con stanziamenti previsti dall'articolo 12, comma 2, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502, e con entrate as-

sicurate dalle regioni e da altri organismi. Il finanziamento dell'attività scientifica, di cui al presente comma, è disposto dal Ministro della salute, mediante erogazione di fondi, anche su base pluriennale.

18. L'attività di assistenza sanitaria svolta dagli istituti è finanziata dalla regione competente per territorio, sulla base delle disposizioni relative agli ospedali di rilievo nazionale e di alta specialità.

19. Per gli istituti nei quali la prevalenza delle strutture sia messa a disposizione delle attività formative delle facoltà di medicina e chirurgia, si applicano i criteri previsti dalle linee guida per la stipula dei protocolli tra regioni ed università relativi alla disciplina dei rapporti tra gli istituti e le università, così come disposto dall'articolo 8, comma 8, del decreto legislativo 21 dicembre 1999, n. 517.

ART. 22-bis. — 1. Sino all'adozione della normativa regionale applicativa dei principi fondamentali di cui all'articolo 22, gli istituti continuano ad essere disciplinati dalla normativa vigente, ivi comprese le disposizioni di cui al decreto-legge 19 giugno 1997, n. 171, convertito dalla legge 31 luglio 1997, n. 258, recante disposizioni urgenti per assicurare la gestione degli istituti di ricovero e cura a carattere scientifico.

22. 9. (ex 24. 19.) Bressa, Boato, Soda, Maura Cossutta, Zanella, Labate, Bolognesi, Petrella, Mosella.

Al comma 1, lettera h), sostituire le parole da: le fondazioni fino a: assistenza sanitaria con le seguenti: gli istituti, nel rispetto degli scopi, dei programmi e degli indirizzi deliberati dal consiglio di amministrazione, possono concedere ad altri soggetti, pubblici e privati, compiti di gestione.

22. 7. (ex 24. 26.) Maura Cossutta, Zanella, Boato, Bolognesi, Bressa, Labate, Petrella.

(A.C. 2122-bis – Sezione 4)**PARERE DELLA V COMMISSIONE SUL TESTO DEL PROVVEDIMENTO E SUGLI EMENDAMENTI PRESENTATI**

Sul testo del provvedimento elaborato dalla Commissione di merito:

PARERE FAVOREVOLE

Sugli emendamenti trasmessi dall'Assemblea:

PARERE FAVOREVOLE

sull'articolo aggiuntivo 20.01 del Governo con la seguente condizione, volta a garantire il rispetto dell'articolo 81, quarto comma, della Costituzione:

all'articolo 20-bis, comma 1, le parole da: « fatte salve » fino alle parole: « n. 497 » siano sostituite dalle seguenti: « gli alloggi di cui alla legge 18 agosto 1978, n. 497, alle medesime condizioni ivi previste e fatte salve le prioritarie esigenze delle Forze armate nazionali, »;

PARERE CONTRARIO

sugli emendamenti 11.01 D'Alia, 21.1 Cardinale, 22.9 Bressa e 22.7 Maura Cossutta, in quanto suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica privi di idonea quantificazione e copertura;

NULLA OSTA

sui restanti emendamenti contenuti nel fascicolo n. 1;

NULLA OSTA

sugli emendamenti 2.4 della Commissione, 15.2 e 26.01 del Governo e sui subemen-

damenti 0.15.2.1, 0.15.2.2, 0.15.2.3, 0.15.2.4, 0.15.2.5, 0.15.2.6 e 0.15.2.7 Marscia, in quanto non comportano nuove o maggiori spese o diminuzione di entrate.

(A.C. 2122-bis – Sezione 5)**ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO DEL GOVERNO****CAPO I****DISPOSIZIONI IN MATERIA DI PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI****ART. 1.**

(Alto Commissario per la prevenzione e il contrasto della corruzione e delle altre forme di illecito all'interno della pubblica amministrazione).

1. È istituito l'Alto Commissario per la prevenzione e il contrasto della corruzione e delle altre forme di illecito all'interno della pubblica amministrazione, di seguito denominato « Alto Commissario », alla diretta dipendenza funzionale del Presidente del Consiglio dei ministri.

2. Il Governo emana, su proposta del Ministro per la funzione pubblica, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un regolamento ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, volto a determinare la composizione e le funzioni dell'Alto Commissario, al fine di garantirne l'autonomia e l'efficacia operativa.

3. L'Alto Commissario svolge le proprie funzioni nell'osservanza dei seguenti principi fondamentali:

a) principio di trasparenza e libero accesso alla documentazione amministra-

tiva, salvo i casi di legittima opposizione del segreto;

b) libero accesso alle banche dati delle pubbliche amministrazioni;

c) facoltà di esercitare le proprie funzioni d'ufficio o su istanza delle pubbliche amministrazioni;

d) obbligo di relazione semestrale al Presidente del Consiglio dei ministri, che riferisce periodicamente ai Presidenti delle Camere;

e) supporto di un ufficio composto da dipendenti delle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, in posizione di comando o fuori ruolo secondo i rispettivi ordinamenti, il cui servizio presso il medesimo ufficio è equiparato ad ogni effetto di legge a quello prestato presso le amministrazioni di appartenenza;

f) obbligo di rapporto all'autorità giudiziaria e alla Corte dei conti nei casi previsti dalla legge;

g) rispetto delle competenze regionali e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

4. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, valutato in 582.000 euro a decorrere dall'anno 2002, si provvede, per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero medesimo.

5. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

EMENDAMENTO PRESENTATO ALL'ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE

CAPO I

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI

ART. 1.

(Alto Commissario per la prevenzione e il contrasto della corruzione e delle altre forme di illecito all'interno della pubblica amministrazione).

Sopprimerlo.

1. 1. (ex 1. 1.) Bressa.

(A.C. 2122-bis – Sezione 6)

ARTICOLO 2 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

ART. 2.

(Commissione per le adozioni internazionali).

1. All'articolo 38 della legge 4 maggio 1983, n. 184, come sostituito dall'articolo 3 della legge 31 dicembre 1998, n. 476, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. La Commissione è composta da:

a) un presidente nominato dal Presidente del Consiglio dei ministri nella persona di un magistrato avente esperienza nel settore minorile ovvero di un dirigente dello Stato avente analogha specifica esperienza;

b) un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri;

c) un rappresentante del Ministero del lavoro e delle politiche sociali;

d) un rappresentante del Ministero degli affari esteri;

e) un rappresentante del Ministero dell'interno;

f) due rappresentanti del Ministero della giustizia;

g) un rappresentante del Ministero della salute;

h) un rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze;

i) un rappresentante del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca;

l) tre rappresentanti della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 »;

b) al comma 4, il secondo e terzo periodo, sono soppressi.

2. Le spese relative alla Commissione per le adozioni internazionali di cui al decreto del Presidente della Repubblica 1 dicembre 1999, n. 492, pari a 4.132.000 euro, iscritte nell'unità previsionale di base 3.1.5.1 dello stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, sono trasferite all'unità previsionale di base 3.1.5.2 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

EMENDAMENTI, SUBEMENDAMENTI ED ARTICOLO AGGIUNTIVO PRESENTATI ALL'ARTICOLO 2 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 2.

(Commissione per le adozioni internazionali).

Sopprimerlo.

2. 2. Valpiana, Mascia, Capitelli.

Al comma 1, lettera a), capoverso, sopprimere la lettera b).

2. 3. Valpiana, Mascia.

Al comma 1, capoverso lettera a), lettera b), sostituire le parole: « un rappresentante, con le seguenti: « due rappresentanti ».

2. 4. La Commissione.

(Approvato)

Sopprimere il comma 2.

2. 1. Bressa.

SUBEMENDAMENTI ALL'ARTICOLO AGGIUNTIVO 2. 01 DEL GOVERNO

All'articolo aggiuntivo 2. 01, sopprimere il comma 1.

0. 2. 01. 1. Bressa, Ruzzante.

All'articolo aggiuntivo 2. 01, sopprimere il comma 2.

0. 2. 01. 2. Bressa.

All'articolo aggiuntivo 2. 01, sostituire il comma 2 con il seguente:

2. Il Presidente del Consiglio dei ministri cura l'organizzazione, l'attuazione e lo svolgimento del servizio civile ed esercita i poteri di indirizzo e coordinamento nella materia stessa.

0. 2. 01. 3. Bressa, Amici, Boato.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

ART. 2-bis. *(Disposizioni in materia di servizio civile).* — 1. I commi 7, 8 e 9 dell'articolo 10 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 303, sono abrogati.

2. L'Ufficio nazionale per il servizio civile, già istituito presso la Presidenza del

Consiglio dei Ministri ai sensi dell'articolo 8 della legge 8 luglio 1998, n. 230, cura l'organizzazione, l'attuazione e lo svolgimento del servizio civile. Il Presidente del Consiglio dei Ministri, o un Ministro da lui delegato, esercita i poteri di indirizzo e coordinamento in materia di servizio civile.

2. 01. Governo.

(Approvato)

(A.C. 2122-bis — Sezione 7)

ARTICOLO 3 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

ART. 3.

(Modifiche al decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, in materia di formazione del personale delle pubbliche amministrazioni).

1. Dopo l'articolo 7 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, è inserito il seguente:

«ART. 7-bis. — *(Formazione del personale).*

1. Le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, nell'ambito delle attività di gestione delle risorse umane e finanziarie, predispongono annualmente un piano di formazione del personale, tenendo conto dei fabbisogni rilevati, delle competenze necessarie in relazione agli obiettivi, nonché della programmazione delle assunzioni e delle innovazioni normative e tecnologiche. Il piano di formazione indica gli obiettivi e le risorse finanziarie necessarie, prevedendo l'impiego delle risorse interne, di quelle statali e comunitarie, nonché le metodologie formative da adottare in riferimento ai diversi destinatari.

2. Le amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo, nonché gli enti pubblici non economici, predispongono entro il 30 gennaio di ogni anno il piano di formazione del personale e lo trasmettono, a fini informativi, alla Presi-

denza del Consiglio dei ministri — Dipartimento della funzione pubblica e al Ministero dell'economia e delle finanze. Decorso tale termine e, comunque, non oltre il 30 settembre, ulteriori interventi in materia di formazione del personale, dettati da esigenze sopravvenute o straordinarie, devono essere specificamente comunicati alla Presidenza del Consiglio dei ministri — Dipartimento della funzione pubblica e al Ministero dell'economia e delle finanze indicando gli obiettivi e le risorse utilizzabili, interne, statali o comunitarie. Ai predetti interventi formativi si dà corso qualora, entro un mese dalla comunicazione, non intervenga il diniego della Presidenza del Consiglio dei ministri — Dipartimento della funzione pubblica, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze. Il Dipartimento della funzione pubblica assicura il raccordo con il Dipartimento per l'innovazione e le tecnologie relativamente agli interventi di formazione connessi all'uso delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione.

EMENDAMENTI, SUBEMENDAMENTI
ED ARTICOLI AGGIUNTIVI PRESENTATI
ALL'ARTICOLO 3 DEL DISEGNO DI
LEGGE

ART. 3.

(Modifiche al decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, in materia di formazione del personale delle pubbliche amministrazioni).

Sopprimerlo.

3. 1. (vedi 2. 2.) Bressa.

Al comma 1, capoverso ART. 7-bis, comma 1, primo periodo, dopo le parole: articolo 1, comma 2, aggiungere le seguenti: con esclusione delle università e degli enti di ricerca,

3. 3. Governo.

(Approvato)

Al comma 1, capoverso ART. 7-bis, comma 1, secondo periodo, dopo le parole: di quelle statali e comunitarie, aggiungere le seguenti: sulla base dei piani presentati dalle singole amministrazioni e già approvati in sede comunitaria,

3. 2. (ex 2. 1.) Mascia.

SUBEMENDAMENTO ALL'ARTICOLO AGGIUNTIVO
3. 01 DEL GOVERNO

All'articolo aggiuntivo 3. 01, comma 1, sostituire le parole da: « , i livelli retributivi fino alla fine del comma con le seguenti: « a prescindere dal contratto di impiego; » sono sostituite dalle seguenti: « che non possono essere comunque inferiori a quelli previsti dai relativi contratti collettivi nazionali di lavoro dei ministeri o di Feder-cultura ».

0. 3. 01. 1. Alfonso Gianni, Mascia.

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

ART. 3-bis. (Servizi dei beni culturali). — 1. All'articolo 10, comma 1, del decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368, alla lettera b-bis), aggiunta dall'articolo 33 della legge 28 dicembre 2001, n. 448, secondo periodo, le parole: « , i livelli retributivi minimi per il personale, a prescindere dal contratto di impiego; » sono soppresse.

3. 01. Governo.

(Approvato)

SUBEMENDAMENTO ALL'ARTICOLO AGGIUNTIVO
3. 02 DEL GOVERNO

All'articolo aggiuntivo 3. 02, comma 1, capoverso, dopo le parole: con i vincoli di bilancio aggiungere le seguenti: dei singoli enti.

0. 3. 02. 1. Grandi, Guerzoni, Amici.

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

ART. 3-bis. (Disposizione correttiva concernente la compatibilità della spesa in materia di contrattazione collettiva integrativa). — 1. All'articolo 40-bis del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, aggiunto dall'articolo 17, comma 2, della legge 28 dicembre 2001, n. 448, il comma 3 è sostituito dal seguente:

« 3. Qualora i rispettivi contratti integrativi prevedano costi non compatibili con i vincoli di bilancio, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 40, comma 3. »

3. 02. Governo.

(Approvato)

(A.C. 2122-bis — Sezione 8)

ARTICOLO 4 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

ART. 4.

(Modifiche al decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, in materia di mobilità del personale delle pubbliche amministrazioni).

1. Dopo l'articolo 34 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, è inserito il seguente:

« ART. 34-bis. — (Disposizioni in materia di mobilità del personale). 1. Le amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, con esclusione delle amministrazioni previste dall'articolo 3, comma 1, ivi compreso il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, prima di avviare le procedure di assunzione di personale, sono tenute a comunicare ai soggetti di cui all'articolo 34, commi 2 e 3, l'area, il livello e la sede di destinazione per i quali si intende bandire il concorso nonché, se necessario, le funzioni e le eventuali specifiche idoneità richieste.

2. La Presidenza del Consiglio dei ministri — Dipartimento della funzione pubblica, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze e le strutture regionali e provinciali di cui all'articolo 34, comma 3, provvedono, entro quindici giorni dalla comunicazione, ad assegnare il personale collocato in disponibilità ai sensi degli articoli 33 e 34, ovvero interessato ai processi di mobilità previsti dalle leggi e dai contratti collettivi. Le predette strutture regionali e provinciali, accertata l'assenza negli appositi elenchi di personale da assegnare alle amministrazioni che intendono bandire il concorso, comunicano tempestivamente alla Presidenza del Consiglio dei ministri — Dipartimento della funzione pubblica, le informazioni inviate dalle stesse amministrazioni. Entro quindici giorni dal ricevimento della predetta comunicazione, la Presidenza del Consiglio dei ministri — Dipartimento della funzione pubblica, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, provvede ad assegnare alle amministrazioni che intendono bandire il concorso il personale inserito nell'elenco previsto dall'articolo 34, comma 2, nonché collocato in disponibilità in forza di specifiche disposizioni normative.

3. Le amministrazioni, decorsi due mesi dalla comunicazione di cui al comma 1, possono procedere all'avvio della procedura concorsuale per le posizioni per le quali non sia intervenuta l'assegnazione di personale ai sensi del comma 2.

4. Le assunzioni effettuate in violazione del presente articolo sono nulle di diritto. Restano ferme le disposizioni previste dall'articolo 39 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, e successive modificazioni.

2. All'articolo 17, comma 1, della legge 28 luglio 1999, n. 266, dopo le parole: « legge 19 maggio 1986, n. 224, » sono inserite le seguenti: « nonché del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, ».

EMENDAMENTI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 4 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 4.

(Modifiche al decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, in materia di mobilità del personale delle pubbliche amministrazioni).

Sopprimerlo.

***4. 1.** (vedi 3. 2.) Bressa.

Sopprimerlo.

***4. 2.** (vedi 3. 1.) Mascia.

(A.C. 2122-bis — Sezione 9)

ARTICOLO 5 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO DEL GOVERNO

ART. 5.

*(Utilizzazione degli idonei
di concorsi pubblici).*

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 39 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, e successive modificazioni, in materia di programmazione delle assunzioni, con regolamento emanato ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1998, n. 400, su proposta del Ministro per la funzione pubblica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono stabiliti le modalità e i criteri con i quali le amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo, e gli enti pubblici non economici possono ricoprire i posti disponibili, nei limiti della propria dotazione organica, utilizzando gli idonei delle graduatorie di pubblici concorsi approvate da altre amministrazioni del medesimo comparto di contrattazione.

EMENDAMENTI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 5 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 5.

(Utilizzazione degli idonei di concorsi pubblici).

Sopprimerlo.

5. 2. (ex 4. 1.) Bressa.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

2. Le province autonome di Trento e di Bolzano provvedono alle finalità del presente capo secondo le rispettive competenze previste dai relativi statuti e dalle norme di attuazione.

5. 1. (ex 4. 2.) Zeller, Brugger, Widmann, Collè, Detomas.

(Approvato)

(A.C. 2122-bis – Sezione 10)

ARTICOLO 6 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO DEL GOVERNO

ART. 6.

(Personale della Presidenza del Consiglio dei ministri).

1. Al fine di conseguire risparmi di spesa prevenendo contenzioso giurisdizionale il personale inquadrato nei ruoli della Presidenza del Consiglio dei ministri in base alle procedure di cui alla legge 23 agosto 1988, n. 400, che, alla data di entrata in vigore della medesima legge, risulti essere in possesso dei requisiti indicati nell'articolo 38, comma 4, della citata legge, previa rinuncia espressa ad ogni contenzioso giurisdizionale, può essere inquadrato, a domanda e qualora superi l'apposito esame-colloquio, nelle posizioni corrispondenti a quelle conseguite, a seguito della definizione di ricorsi esperiti avverso gli atti di inquadramento, da dipendenti dei medesimi ruoli in possesso degli stessi requisiti. Tale inquadramento decorre, ai fini giuridici, dalla data

di entrata in vigore della citata legge n. 400 del 1988, e, ai fini economici, dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(Testo modificato nel corso della seduta)

EMENDAMENTO PRESENTATO ALL'ARTICOLO 6 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 6.

(Personale della Presidenza del Consiglio dei ministri).

Sopprimerlo.

6. 1. (ex 5. 1.) Mascia.***(A.C. 2122-bis – Sezione 11)***

ARTICOLO 7 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

Capo II

NORME DI SEMPLIFICAZIONE

ART. 7.

(Modifiche al testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445).

1. Al testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 77 è inserito il seguente:

« ART. 77-bis *(Applicazione di norme)* –
1. Le disposizioni in materia di documentazione amministrativa contenute nei capi II e III si applicano a tutte le fattispecie in cui sia prevista una certificazione o altra attestazione, ivi comprese quelle concernenti le procedure di aggiudicazione e affidamento di opere pubbliche o di pubblica utilità, di servizi e di forniture, ancorché regolate da norme speciali, salvo che queste siano espressamente richiamate dall'articolo 78 »;

b) dopo l'articolo 19 è inserito il seguente:

« ART. 19-bis (*Disposizioni concernenti la dichiarazione sostitutiva*) – 1. La dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà, di cui all'articolo 19, che attesta la conformità all'originale di una copia di un atto o di un documento rilasciato o conservato da una pubblica amministrazione, di un titolo di studio o di servizio e di un documento fiscale che deve obbligatoria essere conservato dai privati, può essere apposta in calce alla copia stessa ».

(A.C. 2122-bis – Sezione 12)

ARTICOLO 8 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO DEL GOVERNO

CAPO III

NORME IN MATERIA DI ISTRUZIONE,
UNIVERSITÀ E RICERCA

ART. 8.

(Gestione di fondi).

1. Il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca affida alla Cassa

depositi e prestiti la gestione dei fondi relativi alla realizzazione di alloggi e residenze per studenti universitari di cui alla legge 14 novembre 2000, n. 338, corrispondendo a favore della stessa una commissione sulle somme erogate, a valere sui medesimi fondi, nella misura definita dalla convenzione tipo approvata con decreto del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

EMENDAMENTO PRESENTATO ALL'ARTICOLO 8 DEL DISEGNO DI LEGGE

CAPO III

NORME IN MATERIA DI ISTRUZIONE,
UNIVERSITÀ E RICERCA

ART. 8.

(Gestione di fondi).

Sopprimerlo.

8. 1. (ex 7. 1.) Titti De Simone, Mascia.