

libertà di cura che desse la possibilità a tutta l'Assemblea di confrontarsi su questo tema, che è estremamente importante.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Cè 1.26, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	336
<i>Votanti</i>	333
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	167
<i>Hanno votato sì</i>	134
<i>Hanno votato no</i> ..	199).

Passiamo alla votazione degli identici emendamenti Conti 1.13 e Cè 1.27.

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

GIULIO CONTI. Signor Presidente, vorrei far osservare ai deputati e ai colleghi della Commissione — mettiamoli per secondi — come questo comma 4 sia in contraddizione con il testo del provvedimento. Esso si riferisce, infatti, al decreto-legge n. 23, che il testo in esame modifica. In particolare, per quanto riguarda l'elencazione dei protocolli che devono essere sperimentati, sottolineo che il decreto-legge n. 23 ne prevede dieci, mentre in questo momento uno di essi non è più in via di sperimentazione, per rinuncia della guida della sperimentazione stessa, il professor Veronesi. Ritengo, allora, che il testo del comma 4 sia sbagliato, perché fa riferimento, ripeto, ad un provvedimento che questo testo tende a modificare. Credo quindi che il relatore dovrebbe apportare una modifica, o sopprimendo il comma — ma credo che non lo farebbe — oppure riscrivendolo nel senso da me indicato.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Conti 1.13 e Cè 1.27, non accettati dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	337
<i>Votanti</i>	328
<i>Astenuti</i>	9
<i>Maggioranza</i>	165
<i>Hanno votato sì</i>	128
<i>Hanno votato no</i> ..	200).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Cè 1.29, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	339
<i>Votanti</i>	330
<i>Astenuti</i>	9
<i>Maggioranza</i>	166
<i>Hanno votato sì</i>	128
<i>Hanno votato no</i> ..	202).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 1.35 della Commissione, accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	332
<i>Votanti</i>	304
<i>Astenuti</i>	28
<i>Maggioranza</i>	153
<i>Hanno votato sì</i>	299
<i>Hanno votato no</i> ..	5).

Avverto che l'approvazione di questo emendamento preclude la votazione dell'emendamento Lucchese 1.15.

Avverto altresì che gli emendamenti Massidda da 1.17 ad 1.19 sono tutti volti a destinare le somme riscosse ai sensi del comma 7 dell'articolo 1 del decreto per finanziare la ricerca, la prevenzione e la cura di specifiche patologie.

Porrò pertanto in votazione l'emendamento Massidda 1.17, attribuendo allo stesso valore di principio comune. In caso di pronuncia contraria della Camera al principio citato, si intenderanno pertanto respinti i successivi emendamenti Massidda 1.18 e 1.19.

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

PIERGIORGIO MASSIDDA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, capisco la stanchezza, però desidero far notare che si tratta di emendamenti che mi sembrano importanti: lascio a voi la valutazione, ma vi chiedo un attimo di attenzione.

Teniamo presente che, per dare la cura gratuita ai malati terminali (così è emerso), è stato aumentato il ticket di 200 e 500 lire sino alla fine della sperimentazione; al contrario, se passasse l'emendamento che da qui a poco andremo a votare, finché non sarà attuata la legge in discussione si continueranno a pagare 200 e 500 lire soltanto fino ad agosto. Questa copertura è così odiosa che voi stessi, in quanto maggioranza, avete deciso di abolirla, ma quando? La abolite entro agosto, in maniera tale che tutti i malati, che sino ad agosto saranno costretti a pagare 200 e 500 lire in più per ticket, dovranno sostenere per intero la spesa sanitaria, dato che queste somme solo parzialmente vanno a coprire il metodo Di Bella.

Quello che abbiamo dichiarato e su cui richiamo la vostra attenzione è che di fatto avete adottato questa furberia per coprire, con una piccola goccia, la voragine del sistema sanitario nazionale. D'altronde, molti di voi si sono dichiarati contrari a questo balzello, che va a colpire i più deboli e i più poveri: o forse per voi

200 e 500 lire sono poche? Mi ha molto sorpreso che qualcuno, nei suoi interventi, anche nel passato, abbia detto che si tratta di piccole cifre: forse qualcuno di voi non è mai uscito dal suo ufficio, visto che vi sono molti cittadini che devono convivere con le loro malattie ai quali stanno staccando la luce e l'acqua, altro che buono turistico come quello che avete chiesto di votare al Senato!

Riflettete, quindi, sul fatto che questo è un vero e proprio balzello, rispetto al quale vogliamo una correzione: nessuno vuole demagogicamente chiedere che venga restituito, perché sappiamo che tecnicamente è impossibile, ma allora utilizziamolo al meglio, per chi soffre. Con i nostri emendamenti, quindi, chiediamo che questa cifra, che è stata accumulata in maniera poco corretta, come voi stessi affermate, chiedendone la modifica, venga destinata alla cura e alla prevenzione del cancro, oppure a malattie come la talassemia e la sclerosi multipla. Per quest'ultima malattia si attende da un anno e mezzo la copertura, che trovate per mille e una iniziative ma non per una malattia di così grande diffusione, che colpisce sempre di più in Italia, in particolare i nostri giovani! Altrettanto vale per la talassemia, sempre più diffusa, che, finché non sarà approvato un buon piano del sangue, continuerà a creare delle situazioni drammatiche.

È una piccola quantità, sono 10 miliardi, ma se sono stati estorti con una furberia abbiate il coraggio di destinarli a qualcosa di nobile: per curare, per restituirli con opera meritoria alle persone a cui li avete richiesti; infatti, anziché chiedere questo balzello a tutti gli italiani, lo avete chiesto a chi soffre! E mi stupisce che non sia stato ripresentato dal gruppo di rifondazione comunista quell'emendamento che chiedeva una copertura finanziaria giustamente estesa a tutti, ma solo per chi aveva dai 100 ai 250 milioni di reddito, lasciando quindi ai miliardari, che continuate a tutelare, la libertà di non pagare nessun balzello!

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

FRANCESCO PAOLO LUCCHESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, poco fa, anche se avevo alzato la mano in tempo, non sono stato visto, forse perché sono un po' emarginato quassù in ultima fila; comunque, gli emendamenti che stiamo discutendo affrontano la stessa materia sulla quale volevo intervenire e per la quale il mio emendamento è stato dichiarato precluso.

Desidero fare presente all'Assemblea che in Commissione abbiamo bollato questo decreto come incostituzionale ed immorale. Incostituzionale perché si sono voluti utilizzare i ticket per pagare la cura Di Bella, per cui in realtà si tratta di una tassa, di un balzello che è stato applicato soltanto ad alcuni cittadini e non ad altri. È stato applicato ai cittadini malati che vanno a ritirare le medicine in farmacia, mentre non è stato applicato ai cittadini che non sono malati. Quindi, si sono colpiti i più deboli ed avendo colpito i più deboli, il decreto non solo è incostituzionale, perché non va a tassare tutti, ma diventa anche immorale.

Lo spirito del mio emendamento era quello di recuperare la somma attraverso una copertura diversa. Abbiamo avuto la soddisfazione di vedere che il relatore ha presentato, prima in Commissione e poi qui in aula, un emendamento con il quale ha individuato una copertura diversa. Però, egli agisce come colui che getta il sasso e nasconde la mano: non ha trovato la copertura per tutti i 36 miliardi, ma solo per 26 miliardi. Noi sosteniamo — ed io lo proponevo nel mio emendamento — che la diversa copertura rispetto ai ticket debba essere trovata per tutti i 36 miliardi, utilizzando gli eventuali 10 miliardi che in questo mese e mezzo stanno per essere rapinati, estorti ai cittadini malati in un modo diverso (anche se potrebbero essere restituiti, ma è difficile farlo, perché costerebbe più della somma restituita). Noi proponiamo di utilizzarli in modo diverso. Stabilito il principio che la

copertura finanziaria non deve essere trovata con i ticket, ma in altro modo, così come è stato fatto, mi pare che tale principio vada rispettato integralmente. Quindi, la copertura va trovata per tutti i 36 miliardi.

In ogni caso, poiché lo Stato preleva una parte di queste risorse dai fondi del Ministero della pubblica istruzione e del Ministero della sanità, chiediamo che gli altri 10 miliardi tolti dalle tasche dei cittadini con questa rapina vengano risarciti attraverso il loro utilizzo per la ricerca scientifica e per lenire le sofferenze dei più deboli, di chi è ammalato e ha bisogno di interventi dello Stato.

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

ALESSANDRO CÈ. In questo caso, non riesco a capire le motivazioni che ha addotto il relatore e mi piacerebbe sentire anche l'opinione del Governo in proposito. Io avevo proposto la restituzione ai cittadini che avevano sborsato questo ticket aggiuntivo. L'onorevole Massidda dice che questa è una proposta demagogica e non intendo polemizzare con lui.

PIERGIORGIO MASSIDDA. Impossibile, non demagogica.

ALESSANDRO CÈ. Ritengo però che in questo paese un'iniziativa di questo genere potrebbe dare un segnale estremamente positivo. Non penso che per la nostra macchina burocratico-amministrativa — che è abbastanza inefficiente e però spesso e volentieri riesce a scovare piccolissimi errori nella cartella del contribuente — sarebbe impossibile svolgere un lavoro che consenta poi realmente di restituire ad ogni singolo cittadino quanto sborsato indebitamente.

Però, non capisco quali siano da parte del relatore e del Governo le motivazioni che impediscono la destinazione di questi fondi, che ormai sono stati incassati, alla ricerca nei settori indicati dall'onorevole Massidda e che sono di estrema impor-

tanza: le neoplasie, la sclerosi multipla, la talassemia. Da questo punto di vista, mi associo ed il mio gruppo voterà sicuramente a favore di questo emendamento.

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

GIUSEPPE DEL BARONE. Signor Presidente, sono stato tentato — e sono sicuro che avrei avuto il suo assenso entusiasta — di non parlare, ma non me la sento di non fare qualche rapidissima considerazione su ciò che è stato detto.

Penso che l'onorevole Cè non debba aversela a male se gli dico che la proposta della restituzione delle 200 e delle 500 lire passava per le strade dell'iperbole e dell'impossibile. Restituire queste somme sarebbe per lo meno impossibile.

Piuttosto, l'appunto che può essere fatto è che l'amico Scantamburlo (che si è veramente battuto con estrema efficacia nella ricerca di soluzioni positive) non ha compiuto il tentativo in precedenza, prima che scattasse il piccolissimo « racket » delle 200 e delle 500 lire: visto che 26 miliardi sono stati trovati, se li avessimo reperiti prima probabilmente la discussione di oggi non sarebbe diventata né stracca né pedissequa, ma sarebbe stata più confacente alla realtà dell'argomento.

Sarebbe paradossale se dicessi un « no » — nel significato pieno della parola — alle proposte avanzate da Massidda, il quale, puntando il dito sulla talassemia, logicamente risente della generosità della sua terra; è chiaro che ottenere un « sì » è cosa estremamente facile, aggiungendo i tumori e le malattie definibili piuttosto rare che hanno conseguenze sociali. Per me, però, è altrettanto facile dire di « sì » al relatore, l'amico Scantamburlo: rimettere i 10 miliardi nel circuito del sistema sanitario nazionale significa naturalmente rendere disponibile questa somma per tutto un circuito, nel quale rientra naturalmente anche la talassemia, i tumori e le altre affezioni che sono affrontate nell'ambito del sistema sanitario nazionale: rientriamo nell'ovvio (sono sicuro,

Presidente, che lei — uomo di chiara fama — mi perdonerà).

Se vogliamo esasperare i termini del confronto ed impostare la discussione nella chiave più scriteriatamente politica (sottolineo « scriteriatamente »), facciamo pure. Se vogliamo mantenerci in un ambito di positività — in questo caso di estrema positività —, dicendo di « sì » ai 10 miliardi da reinserire nel circuito della spesa del sistema sanitario nazionale, dico di « sì » anche alle proposte di Massidda (sulla talassemia e sulle altre patologie). Ma cerchiamo di concludere, per l'amor di Dio: non tanto perché si avvicina l'ora di pranzo, ma perché altrimenti dovremmo ricadere nei luoghi comuni. E se diciamo tutto adesso, non ci rimarranno quelle due o tre argomentazioni nuove da lasciare a noi stessi ed all'ascolto dell'Assemblea in sede di dichiarazione di voto.

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

FABIO DI CAPUA. Presidente, credo non sia intenzione dei presentatori degli emendamenti fare una conta in quest'aula degli schieramenti favorevoli ad un sostegno anche finanziario di certe categorie di pazienti rispetto ad altre. Credo non sia nelle loro intenzioni: mi rifiuto anche solo di pensarlo.

Il problema invece è un altro. Noi riteniamo — come già evidenziato dall'onorevole Del Barone — che queste risorse rappresentino un contributo aggiuntivo di disponibilità finanziaria per il sistema sanitario nazionale, chiamato a spenderle secondo le direttive previste nel piano sanitario nazionale, all'interno del quale viene dato sufficiente ed adeguato rilievo alle patologie indicate negli emendamenti dei colleghi.

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

ALESSANDRA MUSSOLINI. Presidente, non può passare in quest'aula il

principio secondo cui le somme erogate dai cittadini non tornano più ai cittadini stessi (ed, io dico, anche con gli interessi). In subordine, questi fondi devono essere vincolati.

Quando sento Del Barone dire che le somme vanno a finire nel « circuito del sistema sanitario nazionale », capisco che vanno a finire nel calderone. Manca la finalità di queste risorse, che non vanno a finire in nessun capitolo di bilancio. Anche se si tratta di 10 miliardi, il cittadino vuole sapere dove andranno a finire. Dobbiamo riportare fiducia nel rapporto fra sistema sanitario nazionale e cittadini, malati, pazienti che aspettano e che vogliono regole certe e soprattutto trasparenza. La definizione di circuito del sistema sanitario nazionale per me è francamente risibile. Vincoliamo questi fondi. Sono solo 10 miliardi? Li vincoliamo, perché non abbiamo paura di destinare somme a gente che aspetta anche una goccia nel mare.

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

ANTONIO SAIA. Credo che vi sia un malinteso perché la somma occorrente per l'intera sperimentazione è di 36 miliardi. Inizialmente, nel decreto, essa era stata reperita in un modo che noi ritenevamo iniquo, cioè aumentando di 500 lire il ticket sulle ricette contenenti due prescrizioni e di 200 lire quello sulle ricette contenenti una prescrizione. In sostanza, si addossava la spesa sui soggetti malati, che già soffrono.

Abbiamo ritenuto tale situazione iniqua, tant'è vero che, come ha precisato il collega Massidda, avevamo chiesto di imputare la spesa alla fiscalità generale. Tuttavia l'onorevole Massidda ha dato una interpretazione — se mi consente — un po' allegra della nostra proposta: trattandosi di trovare 36 miliardi, poiché il tetto fissato per la tassa sulla salute — a partire dalla legge n. 724 (la finanziaria di Berlusconi) nella quale si era stabilito che oltre quella cifra non si sarebbe pagato

più nulla — era quello di 150 milioni di reddito annuo, si era pensato di elevarlo da 150 a 250 milioni, con un contributo dello 0,5 per cento per questa fascia, visto che la cifra occorrente era pari a 36 miliardi.

Essendo ormai scontato che il decreto ha dispiegato i suoi effetti per un mese e che, presumibilmente, nei due mesi che occorrono per la sua conversione in legge 10 miliardi sono già stati incassati, è chiaro che l'ulteriore necessaria copertura è di 26 miliardi. La soluzione alternativa individuata, sulla quale tutti abbiamo concordato, è stata quella di reperire tale cifra tra il Ministero della pubblica istruzione e la sanità. Si tratta, comunque, lo preciso, di 26 miliardi: non vi sono i famigerati 10 miliardi di avanzo di cui parla l'onorevole Massidda.

Il collega pone tuttavia questioni serie sulle malattie rare, sulla ricerca sui tumori, sulla talassemia e sulla sclerosi multipla. A queste voglio aggiungere tante altre: cito per tutte la sclerosi laterale amiotrofica.

Il collega Massidda sa che vi è una proposta di accorpamento di tutte le leggi che riguardano queste malattie rare e particolarmente importanti sul piano sociale. Non mi pare, però, che con questa specie di emendamento, che mi sembra abbia uno scopo più demagogico che reale, si affrontino i problemi, i quali devono essere approcciati con una proposta organica che già in Commissione ci siamo impegnati a sostenere. Occorre una normativa su queste malattie rare e particolarmente rilevanti sul piano sociale e bisogna trovare finanziamenti non tra le pieghe del bilancio, ma realmente, in modo che si possano affrontare le problematiche connesse a queste malattie nelle fasi della prevenzione, della cura, della ricerca e che si possa offrire sostegno ai pazienti che ne soffrono e alle loro famiglie (*Applausi dei deputati del gruppo di rifondazione comunista-progressisti*).

DINO SCANTAMBURLO, Relatore. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DINO SCANTAMBURLO, *Relatore*. Signor Presidente, colleghi, credo sia opportuno ricordare che il Governo ha emanato il decreto-legge in forza di una sentenza: penso dovesse farlo subito e dunque ha previsto la copertura che allora era possibile. Del resto, il ticket è un istituto legittimo e vigente.

Faccio presente che non vi è una primogenitura da parte di nessuno, tant'è vero che maggioranza ed opposizione insieme hanno ritenuto da subito di trovare una copertura finanziaria alternativa, d'intesa con il Governo. Ed abbiamo faticato parecchio ad individuarla, perché si conoscono le situazioni dei vari fondi speciali dei diversi ministeri.

L'abbiamo trovata in questo modo e quanto prima convertiremo il decreto in legge tanto prima ridurremo ciò che il cittadino è chiamato a versare in vigenza del decreto-legge.

Capisco il principio e posso anche condividerlo, ma vorrei anche capire, sul piano operativo ed organizzativo, come possa essere gestibile un'ipotesi di restituzione delle 200 o 500 lire che il cittadino ha pagato in questo periodo; non credo davvero che la cosa sia facile.

A mio avviso, è opportuno che i 10 miliardi rientrino, diciamo così, nel circuito sanitario, come ha detto prima il collega Del Barone, perché comunque andiamo ad affrontare e a risolvere svariate situazioni, tra cui probabilmente anche quelle cui si sono riferiti alcuni colleghi, in particolare l'onorevole Massidda, che attendono una risposta.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Massidda 1.17, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 299
Votanti 294
Astenuti 5
Maggioranza 148
Hanno votato sì 98
Hanno votato no 196
Sono in missione 24 deputati).

Pertanto, come ho preannunciato in precedenza, si intendono respinti i successivi emendamenti Massidda 1.18 e 1.19.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Cè 1.30, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 291
Votanti 283
Astenuti 8
Maggioranza 142
Hanno votato sì 83
Hanno votato no 200
Sono in missione 24 deputati).

Poiché il disegno di legge consta di un articolo unico, si procederà direttamente alla votazione finale.

(Esame degli ordini del giorno
- A.C. 4996).

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'unico ordine del giorno presentato *(vedi l'allegato A - A.C. 4996 sezione 4)*.

Qual è il parere del Governo su tale ordine del giorno?

MONICA BETTONI BRANDANI, *Sottosegretario di Stato per la sanità*. Il Governo non può accogliere questo ordine del giorno perché, come ho già detto in precedenza, qui si mira a cambiare addirittura i centri autorizzati e che hanno già iniziato da mesi la sperimentazione. In questo modo si creerebbe un'obiettivo difficoltà. Cosa diversa è se si chiede al

Governo di autorizzare, tramite le regioni, l'eventuale erogazione di farmaci del multitrattamento Di Bella, ma non la sperimentazione!

PRESIDENTE. Onorevole Conti, insiste per la votazione?

GIULIO CONTI. Sì, signor Presidente, insisto e chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIULIO CONTI. Ho presentato questo ordine del giorno perché ho notato, su questa vicenda, delle esitazioni anche da parte del sottosegretario, il quale non vuole accettare il discorso che ben conosce sulla lotta feroce che c'è stata tra due primari per acquisire la benemerenzza, il diritto, la titolarità della sperimentazione nelle Marche e probabilmente in ospedali di altre regioni, tra coloro che hanno avuto la possibilità di procedere alla sperimentazione e coloro che, pur avendone titolo e capacità, non l'hanno potuta fare.

In altri termini è entrata in campo la vecchia e pessima abitudine clientelare di preferire un primario ad un altro in base a chissà quali meriti. L'assessore regionale (che in questo caso è certamente un incompetente perché di mestiere fa il ragioniere) sceglie, dal punto di vista scientifico, a chi affidare scientificamente il potere di sperimentare scientificamente una certa terapia! Ovviamente egli scarta l'istituto di ricerca e cura e sceglie il reparto meno titolato, quello ospedaliero che è diventato universitario ma solo successivamente. Inoltre, si arreca un grave danno economico alla regione Marche, perché quel reparto dispone solo di quaranta posti letto a fronte di centinaia di richieste. In tal modo si impedisce ai pazienti marchigiani di rimanere nelle Marche e di recarsi nell'istituto di ricerca e cura, dove vi sono posti letto disponibili, dove avrebbero potuto essere curati e avrebbero potuto sottoporsi volontariamente alla sperimentazione, visto che nu-

merosissime sono le richieste pervenute. Inoltre, si danneggia la sanità marchigiana perché quegli stessi pazienti, per sottoporsi a quel metodo, devono ricorrere a USL di altre regioni, in questo caso del vicino Abruzzo o della vicina Emilia-Romagna.

Ho voluto sottolineare, ancora una volta, lo scandalo ed il clientelismo presenti in particolare nella mia regione, ma anche in tutte le regioni d'Italia, con l'avallo non solo dell'assessore — capisco che è del suo partito, caro sottosegretario, e che questo le fa molto male — ma anche del Ministero, che conosce bene queste cose.

Infatti, il Ministero non dovrebbe avere dubbi nell'assumere una decisione, quando si trova a dover effettuare una scelta tra un istituto di ricerca ed un ospedale normale, altrimenti bisogna ritenere che l'istituto di ricerca presenti degli aspetti negativi che devono essere sanati. Se così non fosse, varrebbe il ragionamento inverso, anche per la disponibilità ad accogliere le domande dei malati che l'istituto di ricerca dimostra rispetto al reparto ospedaliero.

Queste sono le motivazioni del mio ordine del giorno che serve a sottolineare lo stato di sofferenza — poi si parla di malasanità! — della sanità in Italia, che è ancora preda del clientelismo e che, con il ministro Bindi, è diventata una preda scelta del clientelismo. Si sta predicando clientelismo dappertutto: se tu sei un primario mio amico, fai la sperimentazione; se tu non sei un primario mio amico, non la fai. Siamo arrivati a questo!

È una denuncia che avanzo nell'aula del Parlamento italiano perché questi fatti devono essere resi noti affinché i cittadini — mi auguro che qualcuno ascolti questo dibattito via radio — conoscano i motivi della malasanità a fronte delle enormi ragioni della buona sanità, che pure ci sono, ma che vengono ostacolate scientemente dal Ministero della sanità e da alcuni assessori regionali.

MONICA BETTONI BRANDANI, *Sottosegretario di Stato per la sanità*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONICA BETTONI BRANDANI, *Sottosegretario di Stato per la sanità*. Signor Presidente, mi scusi, ma di fronte a siffatte affermazioni ho il dovere di riportare la chiarezza in quest'aula. Credo innanzitutto che sia interesse di tutti, non solo del Governo, ma in special modo del Parlamento e dei cittadini italiani, concludere rapidamente la sperimentazione per dare certezze circa l'efficacia o non efficacia del multitrattamento Di Bella. Questo è interesse prioritario del Governo e mi permetto di dire, avanzando delle ipotesi, anche del Parlamento e di tutti i cittadini italiani. Qualora noi volessimo ricominciare ad aprire i nuovi centri di sperimentazione che le regioni, nella piena autonomia che la Costituzione attribuisce loro, hanno scelto, commetteremmo un grave errore soprattutto nei confronti di quei cittadini che aspettano di ricevere con rapidità risposte certe. Ecco perché il Governo non accoglie l'ordine del giorno Conti n. 9/4996/1 che vuole rimettere in discussione i cardini della sperimentazione.

Altra cosa sono, come ho detto in precedenza, le varie considerazioni che l'onorevole Conti fa, dal momento che proviene da una regione che egli conosce bene. Io non conosco il primario cui fa riferimento né voglio conoscerne le tendenze politiche. Quello che so è che anche ad Ancona si è avviata, come in tutti i centri, la sperimentazione che vogliamo rapidamente concludere.

Sono queste le motivazioni per cui il Governo non intende accogliere questo ordine del giorno. Riteniamo che questo sia, oggi ancora di più, l'interesse prioritario di tutti i cittadini che ognuno di noi, credo, vuole tutelare.

ALESSANDRA MUSSOLINI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALESSANDRA MUSSOLINI. Signor Presidente, stiamo discutendo su un ordine del giorno, ma io ne sono venuta a conoscenza perché ad esso ha fatto riferimento il Presidente, perché su di esso si è espresso il sottosegretario e perché è intervenuto il proponente, ma ai deputati non è stato distribuito.

Dato che i deputati devono successivamente esprimere un voto che necessariamente comporta anche un giudizio sul documento, non so come possa un deputato che non ha raccomandazioni in questo Parlamento svolgere la propria attività parlamentare.

PRESIDENTE. Onorevole Mussolini, l'ordine del giorno è stato presentato molto in ritardo, ed era in distribuzione presso i commessi. Comunque, mi farò carico di assicurare una distribuzione più rapida nelle prossime occasioni.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Conti n. 9/4996/1, non accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Poiché la Camera non è in numero legale per deliberare, a norma dell'articolo 47, comma 2, del regolamento, rinvio la seduta di un'ora.

La seduta, sospesa alle 13,20, è ripresa alle 14,20.

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Dovremmo ora procedere nuovamente alla votazione sull'ordine del giorno Conti n. 9/4996/1 nella quale precedentemente è mancato il numero legale. Tuttavia, apprezzate le circostanze ed acquisito l'assenso di tutti i gruppi, rinvio la votazione su questo ordine del giorno alle ore 18.

Avverto che, subito dopo tale votazione, si passerà alla discussione del documento in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Bossi. Successivamente si riprenderà l'esame del disegno di legge di conversione n. 4996 e degli altri punti all'ordine del giorno.

Sospendo la seduta sino alle 15, quando avrà luogo lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

La seduta, sospesa alle 14,20, è ripresa alle 15,05.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

(Collegamenti aerei da Reggio Calabria con Bologna e Torino)

PRESIDENTE. Cominciamo con l'interpellanza Aloï n. 2-01017 (vedi l'allegato A - *Interpellanze ed interrogazioni sezione 1*).

L'onorevole Aloï ha facoltà di illustrarla.

FORTUNATO ALOI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, l'interpellanza che reca la firma Aloï e Valensise è un atto parlamentare che ha come oggetto la questione dei collegamenti tra l'aeroporto di Reggio Calabria (che è definito, perché tale è, « aeroporto dello Stretto » riguardando un'utenza che attiene non solo alla città ed alla provincia di Reggio Calabria, ma anche alla città e alla provincia di Messina) e le città di Bologna e di Torino. Quello di Reggio Calabria è un aeroporto che ha visto in questi anni un notevole aumento di utenza ed è uno scalo di grande rilievo e di grande importanza che però, per quello che concerne i voli, si

limita soltanto a collegare la città di Reggio Calabria con Roma e con Milano (sono previsti due o tre voli giornalieri, a seconda delle stagioni). Resta però il fatto che questo aeroporto avrebbe, proprio per l'incremento notevole di utenza che si è registrato (vi sono dei dati che parlano di un aumento del 70-80 per cento: si è quindi quasi raddoppiata l'utenza rispetto a quella prevista), l'esigenza di vedere istituiti ulteriori collegamenti con altre città come Bologna e Torino.

Onorevole rappresentante del Governo, nonostante gli impegni assunti e le iniziative prese dalla regione Calabria, ci troviamo di fronte al fatto che, purtroppo, l'istituzione di questi nuovi voli è stata vanificata da alcune iniziative. Ci troviamo quindi di fronte ad una situazione difficile e di legittima reazione da parte di coloro i quali, dovendo raggiungere le città di Bologna e Torino, sono messi nella condizione di non poter utilizzare l'aeroporto di Reggio Calabria perché quei voli non sono stati ancora istituiti.

Questo è il motivo che ci ha spinto a rivolgere al Governo questa interpellanza. Attendiamo dal Governo una risposta; dopo di che, ovviamente, la nostra replica sarà rapportata al tono della risposta del Governo, che ci auguriamo sia positiva.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

GIUSEPPE ALBERTINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il processo di ottimizzazione della rete nazionale ed internazionale, intrapreso dall'Alitalia nell'ambito del piano di ristrutturazione 1996-2000, ha indotto la compagnia ad effettuare rigorose analisi di mercato su tutto il proprio *network*.

Sulla base dell'analisi effettuata sul traffico aereo inerente al bacino di utenza calabrese, la suddetta società ha indicato come opportuno l'utilizzo di collegamenti diretti con i due HUB aeroportuali di Roma e Milano che, disponendo di voli in coincidenza per tutte le destinazioni na-

zionali ed internazionali, possono rispondere in modo adeguato alle necessità dell'utenza in termini di qualità ed economicità.

Tuttavia, il riscontro di un elevato traffico passeggeri, sia turistico sia *business*, ha indotto la compagnia a rendere operativo un collegamento giornaliero fra il bacino calabrese e la città di Torino.

La scelta di operare il collegamento sull'aeroporto di Lamezia Terme è il risultato di specifica analisi sul traffico origine-destinazione, da cui è emerso che il traffico movimentato dall'aeroporto di Lamezia Terme verso Torino è superiore a quello dell'aeroporto di Reggio Calabria.

PRESIDENTE. L'onorevole Aloï ha facoltà di replicare per le sue interpellanze n. 2-01017.

FORTUNATO ALOÏ. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, per la verità in altri tempi, dopo aver ascoltato la risposta del rappresentante del Governo, avrei parlato di un grosso potere di sintesi, di capacità di dare una risposta esauriente alla questione da noi posta. Debbo dire che non posso esprimermi così perché la risposta del rappresentante del Governo — mi si consenta e senza ovviamente mancare di rispetto alla persona del sottosegretario — è offensiva. È offensiva perché, rispetto ad una questione di così grande rilevanza, nella mia illustrazione, anch'essa sintetica, avevo detto che in attesa che il Governo si esprimesse in maniera esauriente, o almeno questo era il nostro auspicio, si riteneva che si fosse compreso il valore, il significato e l'importanza dell'aeroporto di Reggio Calabria.

Non a caso questo aeroporto porta il nome di Tito Minniti, un eroe della seconda guerra mondiale, un grande aviatore della città di Reggio Calabria, ma viene definito soprattutto come l'aeroporto dello stretto. Questo perché si tratta di un aeroporto che serve un'utenza rappresentata da migliaia di cittadini della città e della provincia di Reggio Calabria ed anche della città e della provincia di

Messina, quindi di un'ampia area, tant'è che moltissimi cittadini della provincia di Messina utilizzano questo aeroporto e non quello di Catania.

Eppure si diceva in altri tempi che, appena ultimata l'autostrada Catania-Messina, l'aeroporto dello stretto avrebbe avuto un decremento in termini di utenza. Ciò non è avvenuto, anzi si registra una crescita progressiva, che in effetti sta a testimoniare come questo aeroporto assolvere un grosso compito.

Lei, signor rappresentante del Governo, sa che proprio in questo periodo sta emergendo, tra l'altro, la realtà di Gioia Tauro, di quella grande area che dal punto di vista economico e sociale rappresenta, con il suo porto — forse il più importante del Mediterraneo — un grosso fattore di sviluppo economico e sociale (attraverso l'autostrada da Gioia Tauro si arriva in 20-25 minuti a Reggio Calabria). Lei si rende conto, rispetto a queste prospettive, dell'esigenza di collegarsi con le grandi realtà economiche rappresentate da Torino, da Bologna e, perché no? da Genova e da altre città d'Italia.

Si tratta del primo aeroporto sorto in Calabria diversi decenni fa ed è stato utilizzato anche durante il secondo conflitto mondiale dalla nostra aeronautica militare per tutte le operazioni militari che hanno determinato in una guerra sfortunata certi risultati. Ci sono state comunque prove di eroismo, una delle quali è rappresentata, anche se riguarda un episodio avvenuto nella guerra d'Africa del 1935, dal valoroso aviatore Tito Minniti, che ha perso la vita combattendo.

Era chiaro, pertanto, signor rappresentante del Governo, che ci ponessimo l'esigenza di allargare l'area di interesse dell'utenza. Lei sa che vi è un grosso incremento anche dal punto di vista turistico.

Lei sa che il museo di Reggio Calabria è uno dei più importanti della Magna Grecia e che, tra l'altro, ospita i guerrieri di Riace, con quello che ciò rappresenta in particolare durante il periodo estivo dal punto di vista del flusso turistico, con

migliaia e migliaia di visitatori. Si rende conto, quindi, che collegare la città di Reggio Calabria, attraverso l'aeroporto, con altri importanti centri italiani quali Torino, Bologna ed anche Genova, rappresentava un fatto estremamente importante.

Peraltro la scelta dell'aeroporto di Reggio per il collegamento con altre importanti città d'Italia non può rappresentare un'alternativa rispetto ad un altro scalo della Calabria. Si chiederà: « E Lamezia Terme? » Non voglio togliere nulla a quest'ultima; come abbiamo sempre detto, non facciamo la guerra tra poveri. Gli aeroporti della Calabria sono tre: quello di Crotona che ha un ruolo più limitato, quello intercontinentale di Lamezia e quello internazionale di Reggio Calabria. Si tratta quindi di scali con specificità e differenziazioni, tali che l'uno non costituisce un doppione dell'altro.

In questa logica, l'aeroporto di Reggio Calabria, come dicevo, ha una sua specificità. D'altra parte, già stavano avviandosi collegamenti, perfino con altre società, anche straniere e, tra l'altro, la regione Calabria aveva assunto alcune iniziative a questo riguardo. Ebbene, rispetto a tutto questo, ci sentiamo dare dal Governo, non certamente da lei, certe inconcepibili risposte. Anch'io, infatti, ho fatto il sottosegretario e so che gli uffici preparano la « velina » — il discorso di una sorta di « minculpop » — che il sottosegretario, con tutta la buona volontà, viene a leggere in questa sede. Dagli uffici, però, mi sarei aspettato una « velina » diversa, che dicesse che, in fondo, c'è anche un discorso di prospettiva, considerato che la città di Reggio Calabria ha 170 mila abitanti ed una provincia vastissima, che va dalla Locride fino alla zona di Rosarno.

Pensi, signor sottosegretario — ecco il riferimento al turismo —, che abbiamo centri (come quelli « magno greci » della Locride: Locri, Caulonia eccetera e, dall'altra parte, Rosarno, dove si trovava l'antica città di Medma) che, con tutti gli interessi culturali ed archeologici che rivestono, oggi sono oggetto di un recupero dal punto di vista del turismo. Il discorso

dei voli *charter*, delle iniziative che dovrebbero e devono essere assunte sono aspetti che non possono non essere tenuti presenti dal Governo. Ecco perché, signor rappresentante del Governo, siamo fortemente delusi. Mi sarei aspettato infatti una risposta diversa, non quella che il collegamento con Torino si è potuto assicurare partendo da Lamezia perché quest'ultima città ha un volume di traffico superiore, in termini numerici, rispetto a Reggio Calabria. Questo non è un ragionamento degno di un Governo che si ponga, nel modo giusto rispetto al sud ed alla Calabria, al di là di tutte le « pontificazioni » che si fanno. Vorrei che questo termine fosse un neologismo; d'altronde, ormai, i neologismi corrono con una facilità estrema; è venuto fuori, qualche giorno fa, il « cerchiobottismo » di Di Pietro.

Reggio Calabria — per ritornare al nostro tema — ha una provincia veramente vasta e non si può pensare che il cittadino di un centro dell'entroterra di quella città per andare a Torino debba recarsi all'aeroporto di Lamezia. Questo non è un ragionamento.

Se la logica dell'Alitalia è questa, certamente appena vi sarà la concorrenza di società straniere la nostra compagnia di bandiera finirà per risultare perdente: lo stiamo verificando con l'Air One, che sta consentendo alla città di Reggio, con voli in orari accettabili e non molto infelici, di usare il mezzo aereo, il che è un fatto importante. Ecco, allora non guasterebbe un momento di riflessione e direi anche — me lo consenta, signor sottosegretario — di autocritica, perché la città di Reggio Calabria non può essere mortificata. Lei sa che negli anni settanta in quella città si è avuta una grande rivolta, per reazione nei confronti di un certo modo di intendere la politica, che porta a non ascoltare i *desiderata* della gente. Poi ci preoccupiamo quando si hanno nel sud moti popolari e reazioni: ma questi ultimi sono il prodotto di situazioni (*Commenti del deputato Conti*)... Sì, di provocazioni, dice l'amico onorevole Conti. Certo, queste sono provocazioni: si dice che per colle-

garsi con Torino c'è la soluzione dell'aeroporto di Lamezia Terme, ma non si parla di Bologna. È per questo che la Calabria va conosciuta, perché, come dicevamo l'altro giorno — a proposito della vicenda degli « incendi » — al sottosegretario Barberi, bisogna stare attenti, in quanto la Calabria è una terra che ha sue particolari realtà: si pensi che l'80 per cento del territorio calabrese è costituito da montagne e da colline. Se abbiamo la possibilità di valorizzare gli aeroporti delle varie zone, allora non si mortifichi, ripeto, la città di Reggio Calabria, che tra l'altro ha una difficilissima realtà occupazionale: credo raggiunga le punte più alte della disoccupazione, si arriva fino al 65-70 per cento; ci sono famiglie in cui, di quattro persone, soltanto una lavora. Considerato tutto questo, non si può non comprendere l'occasione rappresentata dall'aeroporto, dalla possibilità di incrementare il turismo, di aprirsi verso altri centri, di stabilire rapporti anche sul piano culturale. Ricordo che, in passato, quando parlammo di « itinerari culturali », non mancammo di sottolineare come la Calabria rappresentasse un grande punto di riferimento: si pensi a tutte le grandi civiltà che si sono susseguite nella realtà calabrese, dalla Magna Grecia al grande movimento basiliano, a tutti gli eventi storici e culturali di grande importanza, che rappresentano un elemento fondamentale dal punto di vista del turismo. Sappiamo, infatti, che ormai si va sempre di più verso la soluzione del turismo non soltanto paesaggistico, ma soprattutto culturale, che porta al recupero dei valori dell'archeologia, della cultura in senso lato. Non si può allora negare a questa città l'opportunità di stabilire, attraverso l'aeroporto, collegamenti con città che rappresentano gran parte della nostra storia: Torino, Bologna, Genova e così via.

Allora, onorevole sottosegretario, mi sarei aspettato una risposta meno — me lo consenta — asettica: sì, ma non perché Lamezia Terme ha una sua realtà, un traffico superiore, abbiamo optato per Lamezia Terme. Perché *aut aut* e non *et et*? Non capisco perché non si sia pensato

ad una soluzione che possa valere tanto per Lamezia quanto per Reggio Calabria. Signor sottosegretario, ricordo che, quando mi trovai a far parte del governo Berlusconi contattai direttamente il responsabile — mi pare si trattasse allora del generale Pugliese — del settore e gli chiesi il perché dei dirottamenti di alcuni voli su Lamezia e Catania. Ebbene, un certo giorno, venni a sapere che un volo era stato dirottato da Reggio Calabria su Lamezia Terme per un supercarico di carburante. Ascoltai questa allucinante motivazione, in presenza di dirottamenti continui e costanti!

Allora, rispetto a tutto questo, signor rappresentante del Governo, devo dire con molta franchezza che non possiamo accettare che una città come Reggio Calabria, che ha un aeroporto che non serve solo la città ma un ampio bacino di utenza, possa privarsi della possibilità di avere dei voli per collegarsi con il nord Italia, proprio per una logica di sviluppo del turismo e dell'economia. È questa la chiave di soluzione del problema dell'occupazione nel Mezzogiorno, perché è chiaro che per ora non si va al di là dei ridicoli « lavori socialmente utili », che lasciano il tempo che trovano, in quanto nuova forma di assistenzialismo: riteniamo invece che il turismo culturale ed il potenziamento delle strutture (quindi anche dei porti e degli aeroporti) rappresentino un momento importante perché una città come Reggio, la sua provincia, la Calabria possano avere quel quel decollo che è da tutti auspicato ma di cui mi pare che il Governo, con risposte di questo tipo, non voglia assolutamente tenere conto.

Certo, si fanno dichiarazioni trionfali, il ministro Ciampi da una parte, il ministro Visco dall'altra fanno i pellegrinaggi nelle città del sud, promettendo mari e monti (soprattutto monti, quelli delle tasse), ma la realtà è che la Calabria purtroppo resta quella che Giustino Fortunato definiva « sfasciume geologico pendulo sul mare ».

[Realizzazione dell'aeroporto civile di Montichiari (Brescia)]

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Fei n. 2-00817 (vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 2).

L'onorevole Fei ha facoltà di illustrarla.

SANDRA FEI. Signor Presidente, sarò molto breve nell'illustrazione della mia interpellanza, che purtroppo è datata, in quanto ha più di sette mesi: naturalmente, mi sarei aspettata una risposta molto più veloce su un problema che coinvolge cittadini di molte province d'Italia (non soltanto la provincia di Brescia). Probabilmente, si risponde all'interpellanza dopo così tanto tempo perché buona parte del problema ha trovato un qualche tipo di soluzione: attendo quindi la risposta del sottosegretario Albertini, e mi riservo di replicare, aggiungendo per ora soltanto che mi auguro che in futuro tra Governo e Parlamento vi possano essere meno «giochini» ed un rapporto molto più trasparente e schietto, quindi risposte molto più pronte.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

GIUSEPPE ALBERTINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. In data 19 maggio 1998 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa da questa amministrazione, dai Ministeri della difesa e dell'ambiente nonché dalla regione Lombardia, dalla provincia di Brescia, dal comune di Montichiari, dalla camera di commercio di Brescia e dalla società di gestione dell'aeroporto Valerio Catullo di Verona-Villafranca. Con il protocollo sono stati fissati gli adempimenti di rispettiva competenza finalizzati all'apertura dell'aeroporto di Brescia-Montichiari al traffico civile.

Questa amministrazione ha provveduto alle autorizzazioni previste definendo anche, in adempimento al protocollo, di assegnare in via anticipata, ai sensi del-

l'articolo 38 del codice della navigazione, alla società di gestione dell'aeroporto Valerio Catullo di Verona-Villafranca le aree ricomprese nello scalo di Brescia-Montichiari attualmente nella disponibilità dell'amministrazione dei trasporti.

In data 18 giugno 1998 si è tenuta presso il gabinetto del ministro dei trasporti e navigazione una riunione con i rappresentanti di amministrazioni e enti interessati, per definire le procedure previste dal protocollo del 19 maggio e per esaminare gli aspetti funzionali delle infrastrutture e valutare le procedure aeronautiche. La riunione si è conclusa con il parere favorevole di tutti i presenti circa la correttezza delle procedure seguite esauendo la parte di esclusiva competenza di questa amministrazione. Nella stessa sede si è preso atto della necessità di acquisire i pareri di competenza del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero dell'ambiente.

Nei primi giorni del corrente mese dal Ministero dei trasporti e della navigazione è stata trasmessa al Ministero dei lavori pubblici la richiesta di parere sul progetto di compatibilità urbanistica, ai sensi dell'articolo 81 del DPR n. 616 del 1977, mentre il Ministero dell'ambiente si è riservato di esprimere la propria valutazione sullo studio di impatto ambientale in sede di conferenza dei servizi, che sarà convocata in tempi brevi.

PRESIDENTE. L'onorevole Fei ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00817.

SANDRA FEI. Mi dispiace dover dire che non sono assolutamente soddisfatta della risposta che ho ricevuto dal sottosegretario onorevole Albertini. Mi dispiace perché, avendo parlato di questo tema anche fuori da questa sede, credevo di poter riuscire ad ottenere risposte più concrete e anche più attuali. Mi sono state fornite un paio di date che certamente sono posteriori alla mia interpellanza, il che sicuramente viene incontro alla necessità di sapere come stiano le cose, ma non mi è stato dato il quadro completo ed

esatto di tutta la situazione, così come peraltro già richiedevo sette mesi fa o, riferendosi alla data del 19 maggio, almeno quattro o cinque mesi prima che si fissassero queste procedure per il passaggio del traffico civile dall'aeroporto Catullo di Verona, quando verrà chiuso, a quello di Montichiari.

Vorrei poter esprimere tutte le mie perplessità in quest'aula e soprattutto i dubbi e le domande che mi rimangono nonostante la risposta dell'onorevole sottosegretario Albertini. Vorrei poterli esprimere perché, da un lato, vorrei che rimanessero agli atti e, dall'altro, perché mi auguro che in qualche modo, pubblicamente o meno o in questa stessa sede, il Governo pensi di poter fornire una risposta molto più concreta, soprattutto ai cittadini interessati. Spesso viene dimenticato in quest'aula che, quando il Governo riferisce a noi deputati, lo fa ai rappresentanti dei cittadini e quindi la risposta viene data ai cittadini.

Mi è stato detto che il Ministero dei lavori pubblici, in occasione delle ultime riunioni, ha espresso parere favorevole sul progetto di compatibilità urbanistica e che invece il Ministero dell'ambiente ha deciso di mantenere alcune riserve, eventualmente sciogliendole in occasione della conferenza dei servizi che dovrebbe essere al più presto convocata. Mi stupisco nel sentire che il Governo non riesce a comunicare una data precisa per la sua convocazione. Voci di corridoio parlavano di una certa data verso fine luglio. Naturalmente, il fatto che in questa sede e a pochi giorni da quella che avrebbe potuto o dovuto essere la data prescelta non sia giunta una conferma dal sottosegretario onorevole Albertini mi fa supporre che questa data non sia certa e che le riserve del Ministero dell'ambiente rischino di compromettere gravemente il progetto di Montichiari.

Questo progetto non consiste solo nella possibilità di usufruire di un aeroporto che già esiste, che già ha buona parte delle strutture, soprattutto quelle fondamentali, cioè le piste, che già era ad uso militare, ma coinvolge lo stesso aeroporto

Catullo di Verona. Infatti proprio quest'ultimo aeroporto si è preso l'incarico di gestire la situazione delle strutture e di eseguire i lavori, in modo tale che l'aeroporto di Montichiari possa ricevere all'incirca il 70 per cento del traffico dell'aeroporto di Verona quando quest'ultimo verrà chiuso per lavori (il che corrisponderebbe a circa 600 mila passeggeri all'anno), mettendolo in condizione di rimanere un aeroporto della zona in grado di far fronte senza nessuna difficoltà ad un volume di traffico più o meno pari a 500 mila passeggeri all'anno.

È stato detto in molte occasioni che insistere sulla questione dell'aeroporto di Montichiari è inutile: una battaglia persa, un aeroporto che per importanza non fa concorrenza ad altri scali nazionali. Ma anche se già operano gli aeroporti di Verona e di Bergamo, nell'area risiede un numero enorme di cittadini, concentrati soprattutto nella zona di Verona e tra Verona e Brescia: vorrei che il Governo lo tenesse ben presente. L'aeroporto di Montichiari servirebbe molti cittadini e diverse province (Bolzano, Mantova, Cremona e tante altre): in un raggio molto più ampio di quanto non si immagini, tutti i cittadini che volessero viaggiare all'interno dell'Italia o raggiungere, per esempio, la capitale dovrebbero passare per quell'aeroporto.

Province come quelle di Verona e Brescia, poi, hanno tassi di attività altissimi: la sola provincia di Brescia rappresenta circa il 9 per cento del prodotto interno lordo. Quindi un servizio aeroportuale è fondamentale sia per il sostegno che offrirebbe alle attività economiche della zona sia per i collegamenti con altri scali per le destinazioni estere.

L'aeroporto di Montichiari non deve più essere considerato come una questione politica. Lo è stato per un certo tempo: partiti e personaggi conosciuti si sono battuti per questo obiettivo. Ma oggi è diventato una vera, autentica necessità dei cittadini.

L'onorevole Albertini non mi ha detto, per esempio, a che punto è la cosiddetta demilitarizzazione dell'aeroporto di Montichiari. In proposito non è stato detto

assolutamente niente. Avendo parlato sia con i rappresentanti della provincia sia con altre autorità competenti, ho avuto modo di constatare che alcuni di essi non erano nemmeno al corrente se il passaggio al Ministero dei trasporti fosse stato completato. Una risposta su questo punto, da parte dell'onorevole Albertini sarebbe stata utile, per le stesse strutture coinvolte: ho dovuto verificare con stupore che molti non erano al corrente, pur essendo coinvolti nella famosa data del 19 maggio 1998.

L'onorevole Albertini, poi, ha semplicemente riferito che il Ministero dell'ambiente scioglierà eventualmente le riserve alla conferenza di servizi, che però non è programmata (non abbiamo avuto alcuna conferma sulla data). Sta di fatto che il Governo non ci ha riferito in modo corretto quale sia la situazione esatta delle trattative con il Ministero dell'ambiente.

Sappiamo bene che, con riferimento all'aeroporto di Montichiari, parlare di impatto ambientale vuol dire cercare di operare una forzatura, anche perché, per un impianto militare, sicuramente l'impatto ambientale è pari o maggiore rispetto a quello determinato da un traffico di mezzo milione di passeggeri all'anno (una quota sufficiente e necessaria per gli abitanti della zona, dei dintorni e delle province che ne potrebbero usufruire, anche se non si tratta certo del traffico di aeroporti come Malpensa o Fiumicino).

Infine devo dire che avrei desiderato avere una espressione più decisa e determinata di volontà da parte del Governo, visto che la domanda nella mia interpellanza era così formulata: «che cosa il Governo intenda fare e come si intenda procedere per favorire la realizzazione di un aeroporto civile e merci a Montichiari» — alla questione merci, tra l'altro, non è stato fatto alcun accenno — «che possa divenire l'indispensabile sostegno per l'economia della provincia e dell'Italia del nord».

Chiedevo non soltanto un riferimento a date e ad appuntamenti — ma non ho ricevuto un cenno corretto ed esatto a

quanto ci interessa in questo preciso momento —, ma anche quale fosse la posizione del Governo e, quindi, di conoscere le intenzioni e soprattutto a che punto è la trattativa con il Ministero dell'ambiente.

Sappiamo peraltro — so per certo che il Governo ne è al corrente — che l'aeroporto di Verona non può aspettare senza termini le decisioni del Ministero dell'ambiente, anche perché non si riesce ad avere una data precisa sulla conferenza di servizi.

Per tutto ciò mi rincresce moltissimo di dover dire che sono veramente insoddisfatta, più di quanto mi potessi aspettare — e mi rincresce realmente — della risposta che ho avuto.

Molto probabilmente l'interpellanza avrà un seguito e mi auguro che ciò possa accelerare il lavoro in questo senso, perché Montichiari possa essere un aeroporto non concorrente, ma complementare, un aeroporto a sostegno di tutti i cittadini di quella zona del nord-est d'Italia.

[Passaggio a livello nei pressi dell'ospedale di Busacca di Scicli (Ragusa)]

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Borrometi n. 3-01687 (vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 3).

Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

GIUSEPPE ALBERTINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il passaggio a livello in oggetto è ubicato alla progressiva chilometri 335 più 15 della linea ferroviaria Siracusa-Gela, in stazione Scicli, lato Modica, sulla via Ospedale, unica via di accesso alla città dal lato nord al locale pronto soccorso.

La linea ferroviaria Siracusa-Gela-Canicattì-Caltanissetta è dotata del sistema CTC (controllo del traffico centralizzato), che permette di gestire in telecomando il traffico ferroviario dell'intera linea da tre

località sedi del DCO, cioè del dirigente centrale operativo: Siracusa per la tratta Siracusa-Modica, Ragusa per la tratta Modica-Canicattì e Caltanissetta per la tratta Canicattì-Caltanissetta.

Tale sistema consente al DCO di impartire comandi e di controllare a distanza gli impianti tecnologici di segnalamento e sicurezza ubicati nel tratto di linea di propria giurisdizione e di effettuare in automatico, senza l'ausilio dei capistazione, la manovra degli scambi, la chiusura e l'apertura dei segnali luminosi per l'avanzamento dei treni e le fermate nelle stazioni per incroci e precedenza. Anche la manovra dei passaggi a livello è affidata al DCO, in modo che essi risultino assolutamente chiusi durante il transito dei treni. Peraltro, l'apertura degli stessi passaggi a livello è subordinata alla preventiva verifica da parte del DCO che il treno sia giunto alla stazione successiva al passaggio a livello di riferimento.

In caso di guasto ai meccanismi di passaggio a livello, che non consenta la chiusura meccanica delle barriere, le misure adottate dalle ferrovie dello Stato assicurano con opportune cautele la circolazione ferroviaria in condizioni di sicurezza sia per i treni sia per gli utenti della strada.

Inoltre, in caso di chiusura del passaggio a livello dopo il transito di un treno, la tecnologia del sistema consente l'apertura dello stesso con opportuna manovra di emergenza effettuata dal posto centrale.

Può accadere tuttavia che, pur effettuandosi tale manovra, per un guasto alle apparecchiature elettriche di rinvio dei comandi ubicate nelle stazioni intermedie, il passaggio a livello resti ugualmente chiuso. Tale evenienza si è verificata il giorno 5 novembre 1997. Infatti l'impianto di Scicli, per una sovratensione dovuta alle avverse condizioni atmosferiche, si è bloccato rimanendo isolato.

La persistente chiusura del passaggio a livello è stata rilevata in tempo reale nel quadro di controllo ed il DCO di Siracusa ha interessato immediatamente la struttura che territorialmente presiede alla

manutenzione delle infrastrutture, avviando il personale tecnico reperibile di turno.

A causa delle sfavorevoli condizioni meteorologiche e delle conseguenti e concomitanti richieste di soccorso, i tecnici hanno impiegato un tempo superiore a quello normalmente necessario per raggiungere la località dove si era verificato il guasto.

Le ferrovie dello Stato riferiscono che in data 18 dicembre 1997 è stato effettuato un sopralluogo congiunto con i tecnici del comune di Scicli e della provincia regionale di Ragusa, e successivamente si è svolta una riunione con il comune interessato nell'ambito del quale il sindaco si è assunto l'onere di redigere un progetto di massima per la costruzione di un sottovia.

Per quanto riguarda il finanziamento dell'opera, la società FS ha proposto alla prefettura di Ragusa la convocazione di una conferenza di servizi allargata alle istituzioni territoriali, comune e provincia. Tale conferenza si è svolta il 6 marzo 1998 e in tale ambito le Ferrovie dello Stato hanno ribadito la disponibilità a partecipare in misura parziale alle spese necessarie per la costruzione dell'opera sostitutiva.

Nelle more, per consentire la circolazione dei mezzi di emergenza dell'ospedale, è stata concordata con la direzione sanitaria l'apertura immediata del passaggio a livello nel pieno rispetto delle norme regolamentari a tutela della sicurezza ferroviaria e veicolare, su segnalazione del medico di guardia del pronto soccorso al dirigente centrale operativo presso la stazione ferroviaria di Siracusa. Analogo accordo è stato raggiunto con il comandante della stazione dei carabinieri di Scicli.

PRESIDENTE. L'onorevole Borrometi ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01687.

ANTONIO BORROMETI. Presidente, questa è una vicenda paradossale e per tanti versi anche emblematica dell'atteg-