

Sull'ordine dei lavori (ore 12,37).

ELIO VITO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ELIO VITO. Signor Presidente, dobbiamo passare ora all'esame dell'importante provvedimento, molto atteso ed annunciato, concernente la modifica costituzionale per introdurre nel nostro ordinamento l'elezione diretta del presidente della regione. Credo sia interesse di tutti che l'esame di questo provvedimento avvenga con un clima, con una presenza e con un'attenzione che dimostrino come il Parlamento dedichi la necessaria attenzione ad una riforma così importante.

Per cui, « apprezzate le circostanze », proporrei di procedere con l'incardimento del punto...

PRESIDENTE. Di passare a che cosa ?

ELIO VITO. Di passare all'esame del provvedimento in questione, di consentire al relatore, onorevole Soda, di esprimere i pareri sugli emendamenti all'articolo 1 e di rinviare il seguito dell'esame ad altra seduta, sospendendo a quel punto i lavori.

PRESIDENTE. Onorevole Vito, vorrei dirle che su tale provvedimento dovremo esaminare la questione pregiudiziale che è stata presentata.

Se siamo d'accordo...

ELIO VITO. È stata presentata una pregiudiziale ?

PRESIDENTE. Sì, è stata presentata una questione pregiudiziale dall'onorevole Moroni.

Ritengo pertanto di procedere all'esame e alla votazione della questione pregiudiziale; dopo di che, potremo eventualmente seguire il suo suggerimento.

Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge costituzionale: Veltroni ed altri; Calderisi ed

altri; Rebuffa e Manzione; Paissan; Boato; Boato: Disposizioni concernenti l'autonomia statutaria delle regioni e l'elezione del presidente della giunta regionale (5389-5473-5500-5567-5587-5623) (ore 12,40).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione, in prima deliberazione, del testo unificato delle proposte di legge costituzionale: Veltroni ed altri; Calderisi ed altri; Rebuffa e Manzione; Paissan; Boato; Boato: Disposizioni concernenti l'autonomia statutaria delle regioni e l'elezione del presidente della giunta regionale.

Ricordo che nella seduta del 22 febbraio si sono svolte la discussione sulle linee generali e la replica del relatore, avendo il rappresentante del Governo rinunciato alla replica.

(Esame di una questione pregiudiziale - A.C. 5389)

PRESIDENTE. Ricordo che è stata presentata la questione pregiudiziale Moroni n. 1 (vedi l'allegato A al resoconto stenografico della seduta del 22 febbraio 1999 - A.C. 5389 sezione 1).

Ricordo che, a norma del comma 3 dell'articolo 40 del regolamento, la questione pregiudiziale può essere illustrata per non più di dieci minuti da uno solo dei proponenti. Potrà altresì intervenire un deputato per ognuno degli altri gruppi per non più di cinque minuti.

L'onorevole Moroni ha facoltà di illustrare la sua questione pregiudiziale n. 1.

ROSANNA MORONI. Sarò molto breve perché non vi è molto da dire su questa pregiudiziale.

La proposta di legge al nostro esame consente al presidente della giunta regionale di nominare e di revocare i membri della giunta stessa.

Vorrei ricordare a tutti i colleghi che l'articolo 121 della Costituzione attribuisce al presidente della giunta ed ai singoli membri della stessa un rango pari ordi-

nato. Quindi, se tutti questi rappresentanti hanno un rango pari ordinato, non si comprende perché uno di essi possa nominare e revocare gli altri. Mi sembra che vi sia un netto contrasto tra le previsioni della proposta di legge e quelle dell'attuale primo comma dell'articolo 121 della Costituzione.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Soda. Ne ha facoltà.

ANTONIO SODA. Signor Presidente, è stata posta una questione di pregiudizialità per un asserito contrasto tra due disposizioni (quella a regime dell'articolo 122 della Costituzione e quella che vogliamo modificare) che hanno entrambe rango costituzionale. Quindi, il problema è di semplice coordinamento tra le due disposizioni.

Nel merito, faccio rilevare che l'attribuzione dei poteri di nomina e di revoca degli assessori, dei componenti della giunta, lascia impregiudicato il problema della figura preminente del presidente della giunta rispetto all'organo collegiale « consiglio »; oppure, la scelta che nel testo è demandata agli statuti, se configurare una figura di *primus inter pares*, con una piena collegialità.

Quindi, il contrasto in sé non esiste. In ogni caso, se si volesse vedere un apparente contrasto, sarebbe all'interno di due norme entrambe di rango costituzionale per le quali non si potrebbe dire che l'una è incostituzionale rispetto all'altra; ma sarebbe soltanto un problema di interpretazione e di coordinamento per dare armonia al testo.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Migliori. Ne ha facoltà.

RICCARDO MIGLIORI. Signor Presidente, colleghi, ho preso la parola non solo e non tanto per esprimere l'ovvio giudizio negativo ed il conseguenziale voto contrario del gruppo di alleanza nazionale su questa pregiudiziale quanto, anche e soprattutto, per svolgere alcune considerazioni di ordine squisitamente politico

sulla pregiudiziale presentata. Si tratta di una pregiudiziale che giudichiamo originale nel momento stesso in cui fa riferimento ad una riforma significativa di natura costituzionale e che quindi ha un contrasto potenziale solo sotto un profilo di armonizzazione delle norme, che eventualmente avrebbe potuto e dovuto trovare in sede di proposta emendativa la sua naturale sede di collocazione, ma anche e soprattutto perché, da parte di un gruppo parlamentare che fa parte della maggioranza di Governo si è inteso, attraverso questo atto politico, esprimere con forza un dissenso rispetto ad un provvedimento estremamente significativo che in termini di presidenzialismo regionale tende sul serio a porre criteri di stabilità e di governabilità per gli esecutivi che noi, attraverso la norma transitoria, vogliamo già operativa per quanto riguarda il rinnovo dei 15 consigli regionali a statuto ordinario della primavera del 2000.

Siamo quindi in presenza di un atto significativo: il dissenso del gruppo comunista, anche rispetto ad altri gruppi della maggioranza sulla questione della introduzione dell'elezione diretta del presidente della regione, anche nella nostra Costituzione. È un fatto che da parte del gruppo di alleanza nazionale non può essere colto se non nel suo significato politico di difficoltà, da parte della maggioranza, di trovare un collante significativo su temi di evidente natura politica.

Quindi, onorevoli colleghi, noi non ci limitiamo in questa sede ad esprimere sconcerto per una proposta di pregiudiziale che anche dal punto di vista di tecnica giuridica ci pare alquanto temeraria ma soprattutto ci preme sottolineare questo dato politico che concerne la difficoltà della maggioranza di trovare una univocità per quanto riguarda questioni di natura costituzionale.

Tra l'altro, noi riteniamo che questa proposta sia contraddittoria rispetto a quanto abbiamo ascoltato circa i supposti limiti di costituzionalità della famosa legge antiribaltone che, votata in quest'aula, anche da parte di significativi

gruppi della maggioranza, ha visto gli stessi gruppi della maggioranza impegnati (purtroppo vittoriosamente, dati i numeri del Senato), per ribaltare la legge antiribaltone che era stata votata nel maggio scorso alla Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vi prego di prendere posto!

Onorevole Innocenti! Onorevole Menia!

Onorevole Franz, la richiamo all'ordine per la prima volta! Onorevole Franz, la richiamo all'ordine per la seconda volta!

RICCARDO MIGLIORI. Noi pensiamo e speriamo che questo provvedimento, al quale sono legate le speranze e le richieste del fronte comune dei presidenti delle regioni italiane, non trovi presso il Senato della Repubblica la stessa accoglienza che trovò il precedente provvedimento antiribaltone che fu giudicato ai limiti della Costituzione e che, non a caso, oggi, con questo provvedimento di riforma costituzionale, in qualche misura, mandiamo a regime.

Questa proposta — lo ripeto — da parte di un gruppo della maggioranza di attaccare frontalmente materia concernente la armonizzazione costituzionale, è molto preoccupante.

Vi sono elementi di carattere giuridico e costituzionale che ci spingono a votare contro questa richiesta. Argomenti politici fanno propendere il gruppo di alleanza nazionale a dare un giudizio negativo su questa proposta e conseguentemente a votare contro (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Nardini. Ne ha facoltà.

MARIA CELESTE NARDINI. Signor Presidente, voteremo a favore della pregiudiziale della collega Moroni, anche se le motivazioni addotte ci sembrano insufficienti. A nostro avviso il provvedimento è incostituzionale, perché contravviene allo spirito della Carta, che è imperniata sul modello parlamentare, introducendo

di fatto una supremazia del potere esecutivo sul potere legislativo (*Applausi dei deputati del gruppo misto-rifondazione comunista-progressisti*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Boato. Ne ha facoltà.

MARCO BOATO. Signor Presidente, i colleghi del gruppo verde ed il sottoscritto voteranno contro la pregiudiziale presentata dalla collega Moroni, essendo presentatori di ben tre proposte di legge costituzionale in materia, una a firma del collega Paissan, nostro capogruppo, e due a mia firma. Credo che alle obiezioni della collega Moroni abbia ben risposto il relatore Soda e rimando alle sue motivazioni per ragioni di brevità.

In ogni caso, sulla materia ho anche presentato un emendamento volto ad incidere sull'articolo 121 della Costituzione, in quanto si chiede di aggiungere che il presidente della regione dirige la politica della giunta e ne è responsabile. Ciò renderebbe *a fortiori* inaccettabile tale tipo di pregiudiziale.

Per concludere, debbo dire al collega Migliori, che è intervenuto prima di me e della collega Nardini, che la sua posizione è del tutto inaccettabile e fuori luogo; se mi ascolta, lo inviterei, in spirito di dialogo, ad evitare nel successivo dibattito inutili polemiche su posizioni interne alla maggioranza o, laddove vi fossero, polemiche da parte della maggioranza su posizioni all'interno dell'opposizione. Stiamo parlando di revisione costituzionale e non devono esistere vincoli di maggioranza; è compito del Parlamento, oggi della Camera dei deputati, trovare le più larghe convergenze fra i diversi schieramenti, rispettando le opinioni eventualmente diverse che abbiamo ascoltato poco fa.

Reputo sbagliata, inoltre, la polemica sulla legge ordinaria sedicente antiribaltone perché il fatto che il Senato abbia opportunamente cambiato in modo radicale, collega Migliori, la norma votata dalla Camera deriva proprio dalla constatazione che quella materia va affrontata

in sede costituzionale. In riferimento al combinato disposto degli articoli 122 e 126 della Costituzione, ritengo che siamo arrivati all'appuntamento giusto per affrontare la revisione costituzionale dei suddetti articoli; è la sede giusta per predisporre una norma cosiddetta antiribaltone che abbia, appunto, valore costituzionale.

Per questi motivi voteremo contro la pregiudiziale presentata dalla collega Moroni (*Applausi dei deputati del gruppo misto-verdi-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Calderisi. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE CALDERISI. Signor Presidente, il gruppo di forza Italia voterà contro la pregiudiziale della collega Moroni. Tra l'altro, siamo presentatori di una proposta per l'introduzione dell'elezione diretta del presidente della regione. La pregiudiziale, come ha già affermato il relatore, è infondata e, tra l'altro, esistono emendamenti del collega Boato e di colleghi di forza Italia volti ad apportare modifiche al comma 4 dell'articolo 121 della Costituzione, al fine di coordinare tutte le modifiche della Costituzione.

Su tale piano c'è poco da aggiungere, ma si possono fare osservazioni di carattere più generale, politico. Ritengo che alcune affermazioni del collega Migliori siano più che giustificate e legittime; il collega Boato fa notare che sulla riforma costituzionale non dovrebbero esservi vincoli di maggioranza; certamente non dovrebbero, ma purtroppo abbiamo sperimentato come, di fatto, vi siano e incidano sul processo di revisione costituzionale. Credo, quindi, che la vigilanza e l'attenzione affinché questa riforma faccia il suo corso e non sia sottoposta a condizionamenti di questa natura siano giuste, fondate e legittime.

Sono già intervenuto al riguardo, in maniera molto approfondita, nel dibattito generale e, quindi, non mi dilungo, ma certamente non possiamo nasconderci che gravano sull'iter del provvedimento alcune questioni sollevate da vari gruppi in seno alla maggioranza.

Credo che dovremo fare molta attenzione e vigilare affinché il provvedimento possa essere approvato nel testo varato dalla Commissione affari costituzionali, che è fortemente equilibrato e ha già tenuto conto di molte esigenze, temperando sia l'elezione diretta del presidente della giunta regionale, sia l'autonomia statutaria.

Per tali ragioni, Presidente, il nostro gruppo voterà contro la pregiudiziale.

PIER PAOLO CENTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Cento, non posso darle la parola, perché sulle questioni pregiudiziali interviene un oratore per gruppo e per il suo ha già parlato il collega Boato.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulla questione pregiudiziale Moroni n. 1.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	319
Votanti	316
Astenuti	3
Maggioranza	159
Hanno votato sì	25
Hanno votato no	291

FRANCESCO STORACE. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCESCO STORACE. Segnalo che ho votato erroneamente a favore, mentre intendevo votare contro.

PRESIDENTE. Sta bene. Colleghi, ritengo di rinviare l'esame della proposta ad altra seduta, come è stato chiesto.

Il seguito del dibattito è, pertanto, rinviato ad altra seduta.

Considerato il numero dei colleghi presenti ritengo, inoltre, di rinviare ad altra seduta la trattazione degli altri punti all'ordine del giorno.

Sull'ordine dei lavori (ore 12,52).

PRESIDENTE. Comunico che la discussione delle questioni incidentali sulla proposta di legge n. 5535 e abbinate in materia di rimborsi elettorali, che non ha potuto svolgersi nella seduta odierna, avrà luogo nella seduta di martedì 2 marzo e non si potrà dunque procedere alla discussione generale nella seduta di domani 26 febbraio, che non avrà pertanto luogo. In caso di reiezione delle questioni incidentali, alla discussione generale si procederà nella stessa seduta del 2 marzo, prevedendosene a tal fine l'eventuale prosecuzione notturna.

Per un richiamo al regolamento.

ALBERTO LEMBO. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALBERTO LEMBO. Signor Presidente, in questa situazione è del tutto inutile intervenire. Infatti, così come ritenevo poco opportuno che lei intervenisse ieri in un'aula semideserta, credo sia perfettamente inutile farlo adesso, quando l'aula è nuovamente semideserta e nessuno ascolta.

Sappia soltanto che voglio esprimere il pieno, totale, radicato e profondo dissenso mio e del mio gruppo rispetto alle sue interpretazioni del regolamento. Non è il caso di scendere ulteriormente in particolari: lei ha voluto impostare la difesa di questa interpretazione, che è tutta sua, nel modo più duro e rigido possibile.

Evidentemente, nessuno dei colleghi era interessato, pur non condividendola, a manifestare le proprie posizioni dissenzienti, salvo un paio di deputati che sono intervenuti nel corso della seduta di ieri.

Quando si verificherà nuovamente un caso analogo, con ogni probabilità risorgeranno quelle situazioni di conflitto e di contrasto, anche violento, che regolarmente hanno intralciato i lavori e, di fronte a sue prese di posizione estremamente dure, hanno visto l'Assemblea in tumulto, la sospensione della seduta e la disorganizzazione i lavori. Se lei, attraverso questo suo atteggiamento, desidera avere tale risultato, credo che sicuramente lo potrà ottenere.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Lembo.

Per la risposta a strumenti del sindacato ispettivo (ore 12,55).

VALTER BIELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VALTER BIELLI. Signor Presidente, intervengo per sollecitare la risposta ad una mia interrogazione. È la prima volta che intervengo per fare questo sollecito, ma mi sento in dovere di insistere, perché mi pare che in nell'ultimo periodo le risposte alle interrogazioni, di fatto, non ci siano più. Chiedo la risposta...

PRESIDENTE. Onorevole Vendola, per cortesia, sta parlando l'onorevole Bielli.

VALTER BIELLI. ad interrogazioni che riguardano fatti oscuri di questo paese e, in particolare il caso Moro. Ho presentato quattro interrogazioni a partire dal mese di aprile dello scorso anno, ma a nessuna di esse è stata data finora risposta. Invito pertanto la Presidenza ad adoperarsi affinché il Governo risponda. Le interrogazioni a cui faccio riferimento sono le nn. 4-18566, 4-18637, 4-18823 e 4-19140.

PRESIDENTE. La Presidenza si farà carico della sua richiesta.

FRANCESCO STORACE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCESCO STORACE. Approfitto anch'io della conclusione della seduta e della presenza del sottosegretario per l'interno per sollecitare la risposta ad una interrogazione e ad una interpellanza riguardanti entrambe una vicenda sconcertante: un delitto avvenuto nei mesi scorsi a Milano. Mi riferisco alla cardiologa, dottoressa Greco, assassinata dal proprio domestico di nazionalità cingalese, il quale è stato condannato dalla giustizia italiana a sedici anni di reclusione. Pur essendo reo confesso del delitto, costui non potrà mai scontare la pena perché il nostro paese non prevede l'estradizione dallo Sri Lanka.

Ho sollevato il problema che penso abbia una sua fondatezza o per lo meno la dignità di un dibattito; ancora oggi però non ci è giunta alcuna risposta da alcuno dei ministeri interpellati, a cominciare da quello dell'interno, ma anche da quelli degli affari esteri e della giustizia, ai seguenti documenti: l'interrogazione n. 4-21466 e l'interpellanza n. 2-01620.

Invito la Presidenza della Camera a sollecitare una veloce e rapida risposta, trattandosi di una questione che, nel contesto generale in cui ci troviamo, ovvero una sanatoria per 250 mila immigrati, mentre vengono lasciati impuniti coloro che delinquono nel nostro paese, sicuramente crea turbamento nella pubblica opinione del nostro paese.

PRESIDENTE. La Presidenza si farà parte diligente per sollecitare la risposta all'interrogazione e all'interpellanza da lei richiamate.

DOMENICO GRAMAZIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DOMENICO GRAMAZIO. Mi permetto di sollecitare alla sua attenzione, e quindi a quella del Governo, una serie di interrogazioni da me presentate insieme ad altri parlamentari relative all'acquisizione

della struttura ospedaliera del san Raffaele di Roma. In questi giorni è apparsa sulla stampa la notizia che si sta procedendo ad un accordo con il Governo, quindi con il ministro della sanità, per acquisire tale struttura per un valore che si aggira attorno ai 260 miliardi di lire.

Desidero richiamare l'attenzione del Governo perché nei giorni scorsi sono state avviate due inchieste — una del Governo e l'altra della magistratura — sull'ospedale san Raffaele di Milano dove sono risultate non chiare alcune situazioni (non entro nel merito della questione).

Richiamo l'attenzione del Governo sulla necessità di rispondere alla mia interrogazione prima che si concluda un'operazione a dir poco strana, che di fatto aumenta il numero dei posti letto nella città di Roma, e quindi nel Lazio, che però non sono disponibili in quanto il tetto della spesa sanitaria è stato già sfondato dalla regione Lazio.

Richiamo l'attenzione sua e del Governo affinché quest'ultimo venga a rispondere urgentemente alla mia importante interrogazione.

PRESIDENTE. Anche in questo caso la Presidenza si farà carico della sua richiesta.

GIORGIO MALENTACCHI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIORGIO MALENTACCHI. Signor Presidente, anch'io non sono solito sollecitare in aula risposte a strumenti di sindacato ispettivo, ma credo che per quelli a cui faccio riferimento — come del resto per tutti gli altri — ne valga la pena. Si tratta delle interrogazioni rivolte al ministro di grazia e giustizia n. 4-21306 del 17 dicembre 1998 e n. 4-21540 del 14 gennaio 1999 aventi per oggetto una denuncia nei confronti di Augusto Pinochet.

PRESIDENTE. La Presidenza solleciterà la risposta anche a queste interrogazioni.

Sospendo la seduta, che riprenderà alle ore 15.

La seduta, sospesa alle 13, è ripresa alle 15.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ALFREDO BIONDI

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Comunico che alle 17,30 il ministro dei trasporti e della navigazione, onorevole Treu, renderà alla Camera dei deputati una informativa urgente sull'incidente aereo avvenuto questa mattina a Genova.

Svolgimento di interpellanze urgenti.

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

Avverto che, su richiesta del Governo, sulla quale hanno convenuto i presentatori, lo svolgimento dell'interpellanza urgente Rasi n. 2-01653, è rinviata ad altra seduta.

(Finanziamenti per la mobilità ciclistica)

PRESIDENTE. Cominciamo con l'interpellanza Paissan n. 2-01611 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 1*).

L'onorevole Galletti, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di illustrarla.

PAOLO GALLETTI. Signor Presidente, nell'interpellanza urgente che abbiamo presentato chiediamo al ministro dei trasporti e della navigazione lo stato di attuazione della legge 19 ottobre 1998, n. 366, recante « Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica ».

La legge, come è noto, stanziava un fondo per il finanziamento degli interventi connessi allo sviluppo della mobilità ciclistica: da stime di fonte ANCI, si parla della necessità di rendere operativi pro-

getti esecutivi, attualmente giacenti nei cassetti dei comuni italiani, per costruire circa 5 mila chilometri ulteriori di piste ciclabili, per una spesa di circa mille miliardi.

Al di là di queste stime, che possono essere errate, c'è una grande attesa nelle città italiane e nelle località turistiche, per la costruzione di reti di piste ciclabili integrate, al fine di utilizzare la bicicletta nelle attività quotidiane — per andare a scuola, al lavoro e a fare la spesa —, oltre che per le attività turistiche e ricreative.

Secondo l'articolo 4 della legge citata, il ministro dei trasporti e della navigazione deve approvare, entro il 31 marzo 1999, il piano per la ripartizione del fondo tra le regioni.

La legge prevede che il ministro dei lavori pubblici emani, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge stessa, un regolamento che definisca le caratteristiche tecniche delle piste ciclabili. Peraltro, esisteva già una circolare riferita ad una precedente legge, che stabiliva tali caratteristiche.

Chiediamo, dunque, al Governo se stia provvedendo ad effettuare la ripartizione dei fondi stanziati dalla legge e come stia operando per rispettare, senza alcun ritardo, la scadenza del 31 marzo prevista dall'articolo 4 della legge n. 366 del 1998; a che punto sia l'emanazione della circolare esplicativa che illustri alle regioni e agli enti locali le procedure da seguire per ottenere i finanziamenti previsti; a che punto sia l'elaborazione delle norme tecniche da parte del ministro dei lavori pubblici.

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

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Circa i finanziamenti disposti dalla legge 19 ottobre 1998, n. 366, si rappresenta che il termine del 31 marzo, fissato dal legislatore al comma 1 dell'articolo 4 per l'approvazione da parte delle amministrazioni competenti del riparto delle risorse,

non può essere considerato perentorio, almeno in sede di prima applicazione.

Tale riparto, infatti, come espressamente previsto dalla legge, è disposto sulla base dei piani redatti dalle regioni, le quali, ai sensi dell'articolo 2, hanno sei mesi di tempo dall'entrata in vigore della legge stessa per presentarli. Pertanto, l'approvazione da parte dei dicasteri competenti del riparto tra le regioni del fondo per il finanziamento degli interventi in parola non potrà che aver luogo solo successivamente alla presentazione dei prescritti piani regionali, il cui termine scadrà il 7 maggio prossimo venturo.

Al fine di stabilire criteri uniformi per la predisposizione di programmi omogenei, da parte delle regioni beneficiarie dei contributi previsti, sono state indette varie riunioni con i rappresentanti delle regioni stesse, del Ministero dei trasporti e della navigazione, del Ministero dei lavori pubblici e del dipartimento delle aree urbane.

Nell'ultima riunione del 18 febbraio scorso, si è provveduto ad ulteriori approfondimenti per definire i criteri di ripartizione da sottoporre alla conferenza Stato-regioni.

Per l'emanazione del regolamento tecnico, di cui all'articolo 7, è stato istituito un gruppo di lavoro al quale è stato affidato il compito di predisporre le norme tecniche oggetto dello stesso regolamento, coordinato dall'ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, di cui fanno parte i rappresentanti dei ministeri interessati, delle regioni e dei comuni, che prevede di poter concludere la propria attività entro il mese di febbraio.

PRESIDENTE. L'onorevole Galletti, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di replicare.

PAOLO GALLETTI. Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario Angelini per la risposta, che ritengo soddisfacente. Anche se in sede di prima applicazione della normativa vi sarà uno slittamento fino all'inizio di maggio, ritengo però che il coordinamento tra i ministeri interessati

sia un fatto estremamente positivo e dimostri la volontà del Governo di rendere esecutiva una legge voluta dal Parlamento, in quanto ha avuto origine proprio da una iniziativa parlamentare.

Tutto lascia ben sperare sull'effettivo avvio dell'applicazione della legge quadro sulla mobilità ciclistica e per questo auspico che nel prossimo documento di programmazione economico-finanziaria e negli strumenti conseguenti vi sia un impegno del Governo per un ulteriore finanziamento di questa legge quadro, in quanto le nostre città, rispetto a quelle del resto d'Europa, soffrono di un grave handicap nel campo della mobilità ciclistica.

Abbiamo visto che recentemente il *premier* britannico Tony Blair ha auspicato che i bambini e i ragazzi possano recarsi a scuola in bicicletta, su percorsi protetti, cosa che avveniva anche nel nostro paese qualche decennio fa. È evidente che questa forma di mobilità è importante anche per l'autonomia di alcuni soggetti, come i molto giovani e gli anziani, che non necessariamente dispongono di automobili, nonché per rendere meno inquinate le nostre città. In questo modo si affronta, inoltre, il tema della sicurezza, di un modo di muoversi in città globalmente diverso, perché l'esistenza di percorsi protetti (ad esempio, casa-scuola o casa-servizi pubblici), oppure la possibilità di andare a fare la spesa in bicicletta, come avviene in alcune città, ad esempio a Ferrara, porterebbe ad un cambiamento significativo della qualità della vita nei nostri centri urbani.

Ritengo quindi che il Governo abbia finora operato correttamente e noi vigileremo affinché ogni scadenza sia rispettata e vi sia un impegno significativo e continuo nel tempo per l'attuazione di questa legge.

(Riparto dei fondi residui delle leggi n. 910 del 1986 e n. 611 del 1996)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Attili n. 2-01644 (vedi l'allegato A - *Interpellanze urgenti sezione 2*).

L'onorevole Attili ha facoltà di illustrarla.

ANTONIO ATTILI. Signor Presidente, il *primus movens* di questa interpellanza è la proposta della direzione generale della motorizzazione civile di riparto dei fondi residui di due leggi, la n. 910 del 1986 e la n. 611 del 1996, sulle quali si è espressa in data 20 novembre 1998 la conferenza Stato-regioni e che riguardano finanziamenti per interventi sulle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa.

Dico subito che è apprezzabile lo sforzo del Governo di utilizzare per le ferrovie in concessione e per quelle in gestione commissariale governativa i finanziamenti residui di queste due leggi; quella che però a nostro parere non è condivisibile è la proposta di riparto, che ha avuto un iter abbastanza travagliato, la cui conclusione ha incontrato le forti obiezioni della regione Toscana e soprattutto della regione Sardegna, le quali anche nell'ultima riunione della conferenza Stato-regioni hanno espresso un dissenso complessivo, sia sul riparto sia sui criteri utilizzati, sottolineando l'assoluta inadeguatezza delle assegnazioni ricevute. A mo' di esempio, nell'interpellanza riportiamo il caso della Sardegna, che con 614 chilometri di strada ferrata e 6,54 milioni di bus/chilometro su gomma, sostanzialmente ha il 24,9 per cento delle intere linee ferrate italiane, relativamente alle ferrovie in concessione, ed il 10 per cento del trasporto su gomma, ed ottiene da questo riparto una percentuale di risorse pari allo 0,3 per cento. Si comprende, quindi, come la regione non possa accettare una simile proposta.

Voglio altresì sottolineare che le ferrovie in concessione e quelle in gestione commissariale governativa sono tuttora un patrimonio dello Stato, non sono linee regionali; inoltre, con il decreto legislativo n. 422 del 1997, entro il gennaio del 2000, queste linee dovranno passare alle regioni che, in questa fase, stanno predisponendo le leggi di recepimento previste dal medesimo decreto legislativo.

Ebbene, nutriamo la forte preoccupazione che se, nel gennaio del 2000, la situazione delle infrastrutture delle linee delle ferrovie concesse ed in gestione commissariale governativa dovesse essere quella attuale sarà molto difficile che, in particolare la regione Sardegna, accetti il passaggio di tale patrimonio dallo Stato. Questo è quanto l'assessore regionale competente, con più note, ci ha segnalato.

Voglio, infine, ricordare che la proposta di riparto delle risorse per la regione Sardegna elaborata dal responsabile delle Ferrovie dello Stato, ingegner Asunis, che ha elaborato il piano di risanamento delle ferrovie stesse, prevedeva, per gli interventi necessari sul piano delle infrastrutture, una cifra di 190 miliardi di lire. Mi sembra evidente che siamo lontanissimi da una tale cifra: con 3 miliardi di lire circa non si può nemmeno affrontare il problema delle recinzioni e dei cartelli indicatori delle stazioni.

Complessivamente, da questa proposta di riparto che viene contestata dalle regioni — ma che anche noi contestiamo — risultano fortemente penalizzate le regioni meridionali, quelle, cioè, che hanno le aziende in maggiore difficoltà. Basta vedere lo studio effettuato dalle Ferrovie dello Stato sull'opera di risanamento delle ferrovie in concessione e di quelle in gestione commissariale governativa, per verificare che, analizzando le singole aziende, per fortuna, ve ne sono alcune che hanno già raggiunto e superato il parametro dello 0,35 per cento tra costi e ricavi previsto dal piano di risanamento come obiettivo per tutte le aziende, ma ve ne sono altre che, invece, sono ben lontane da tale parametro. Ebbene, i maggiori investimenti sono concentrati esattamente nelle aziende che hanno già raggiunto lo 0,35 per cento e che si trovano in una situazione non dico ottimale, ma sicuramente soddisfacente.

Mi rendo conto che il problema è molto complesso e che la quantità totale delle risorse non è sufficiente, ma spero che il Governo voglia comprendere il senso di questa interpellanza ed accogliere o quanto meno ragionare su qualcuno dei

suggerimenti che ci siamo permessi di dare. In primo luogo, spero che il Governo voglia rivedere la ripartizione proposta delle risorse, che ci sembra inaccettabile; in secondo luogo, mi chiedo se non sia il caso di fare un discorso più complesso, tenuto conto dell'articolo 50 della legge collegata alla manovra di finanza pubblica per l'anno 1999 che rifinanzia la legge n. 211 del 1992 e valutare se sia utilizzabile per interventi sulle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa; infine, se sia possibile che i 240 miliardi accantonati per il contenzioso dalla cifra globale, in base alle leggi n. 910 del 1986 e n. 611 del 1996, non possa essere almeno in parte utilizzato per un intervento in favore delle aziende presenti in quelle regioni e che hanno bisogno di interventi strutturali.

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

GIORDANO ANGELINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. In ordine alle proposte di riparto dei fondi per il 1999, di cui alle leggi n. 910 del 1986 e n. 611 del 1996, si fa presente che grazie alla maggiore disponibilità di fondi (97 miliardi), resasi possibile in virtù delle riduzioni del tasso di sconto recentemente succedutesi, è stata avanzata dal Ministero una integrazione alla iniziale proposta di riparto del 19 ottobre 1998 che prevede maggiori attribuzioni ed in particolare, 12 miliardi di lire alla Ferrovia Stia-Arezzo-Sinalunga, 20 miliardi di lire alle Ferrovie Appulo-Lucane e di 18 miliardi di lire alle Ferrovie della Sardegna.

Sulla proposta di riparto conclusiva, che dà un'adeguata risposta alle esigenze prospettate dai rappresentanti regionali e che è stata trasmessa dal Ministero dei trasporti e della navigazione alla Presidenza del Consiglio dei ministri con la nota del 16 febbraio, la Conferenza Stato-regioni si è espressa favorevolmente e unanimamente nella seduta del giorno 18 febbraio del corrente anno.

Le maggiori assegnazioni previste rispondono anche alle esigenze rappresentate dall'interpellanza in argomento.

Si rivela, infine, che non poteva essere accolta la richiesta, tendente a rendere disponibile parte dei fondi destinati al contenzioso, in quanto questa riserva è assai limitata e potenziale rispetto ad un contenzioso molto alto e a questo scopo i fondi sono stati accantonati.

In merito alla richiesta di confronto sul complesso delle fonti di finanziamento, con particolare riferimento all'articolo 50 della legge 23 dicembre 1998 n. 448, si fa presente che esso attiene esclusivamente al comparto metropolitane e che comunque in sede CIPE — ed in particolare in commissione infrastrutture — è già avvitata una seria, approfondita e rigorosa verifica su tutti i filoni finanziari degli investimenti relativi al trasporto su ferro.

Per quanto concerne, infine, gli investimenti previsti nei piani di risanamento delle ferrovie concesse ed in gestione commissariale sono state già avviate riunioni con le regioni al fine di rendere operativo quanto previsto del disegno legislativo n. 422 del 1997 in materia di conferimenti alle regioni ed enti locali.

PRESIDENTE. L'onorevole Attili ha facoltà di replicare.

ANTONIO ATTILI. Rispetto a quanto chiediamo e rispetto alle necessità e alla aspettative posso dichiararmi parzialmente soddisfatto, perché colgo un segnale di attenzione che prima era del tutto inesistente e questo rappresenta un passo avanti.

Vorrei però far presente al Governo che questo è soltanto un primo passo avanti perché se, alla luce delle cose dette, da questa verifica su tutti i filoni finanziari (che allo stato non saprei specificare) non dovessero essere reperite le risorse necessarie per gli interventi che sono indilazionabili, e che attengono, sulla base delle informazioni in mio possesso, alla stessa sicurezza delle linee (penso infatti che con 18 miliardi di lire non si possa

fare granchè), allora tanto varrebbe prendere una decisione drastica e chiudere i 614 chilometri di linea ferroviaria sui quali in parte vi è servizio ordinario e in parte, dopo la riforma, vi è servizio dedicato! Io invece ritengo che questa tratta ferroviaria rappresenti un patrimonio importante.

Ciò che mi colpisce negativamente è che mentre in tutti i documenti di programmazione si ribadisce come strategica per il paese la scelta del trasporto su rotaia e il problema di affrontare quello del riequilibrio del passaggio dal trasporto su gomma a quello su rotaia, non sembra che le decisioni, il riparto delle risorse e gli investimenti vadano in questa direzione. Noto una contraddizione stridente tra le dichiarazioni di principio e le scelte del Governo. So che si tratta di problemi che sono stati ereditati e che ci lasciamo, ma francamente credo sia necessaria un'inversione di tendenza.

Ringrazio il sottosegretario per questa quota di investimenti che, comunque, consentirà di fare qualche intervento ma rilevo, di nuovo, l'assoluta inadeguatezza dell'investimento stesso.

Mi auguro che dalla verifica sui filoni finanziari, che ci ha testé annunciato il sottosegretario Angelini, emergano le risorse necessarie per realizzare tutti gli interventi che sono — lo ripeto — improcrastinabili, soprattutto sotto il profilo della sicurezza.

**(Stipula di polizze RC auto
nel Mezzogiorno)**

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Manzione n. 2-01641 (vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 3).

L'onorevole Manzione ha facoltà di illustrarla.

ROBERTO MANZIONE. Signor sottosegretario, come tutti sappiamo, nel nostro Stato esiste un obbligo, sancito dalla legge n. 990 del 1969, di provvedere all'assicurazione obbligatoria per il risarcimento dei danni derivanti dalla circolazione degli autoveicoli.

Questa normativa costituisce un obbligo specifico rispetto al quale sono previste sanzioni, anche pesanti, in caso di contravvenzione. Soprattutto nelle regioni del Mezzogiorno, devo purtroppo constatare specifiche difficoltà nel rispetto di quest'obbligo sancito per legge.

Le principali compagnie d'assicurazione, infatti, attuano comportamenti discriminatori perché cercano di concludere contratti relativi ad altri tipi di rischi, ma cercano di non provvedere ad assicurare i rischi nascenti dalla cosiddetta RC auto, la responsabilità civile degli autoveicoli.

In questa logica, come sempre succede in Italia, si è cercato in qualche modo di risolvere questa difficoltà con il ricorso ad agenti residenti in altre regioni, oppure direttamente ai *broker* i quali, pur avendo competenza territoriale in altre regioni non ricomprese nel Mezzogiorno d'Italia, di fatto hanno stipulato contratti con cittadini residenti al sud.

La risposta delle compagnie assicurative, da quello che è dato sapere, è stata molto violenta, nel senso che questi agenti e alcuni di questi *broker* si sono visti oggetto di provvedimenti quali la revoca del contratto d'agenzia o del mandato.

Per la verità questo tipo di comportamento non ha determinato un intervento massiccio ed incisivo, neanche da parte dell'ISVAP, come probabilmente sarebbe stato opportuno.

Dobbiamo, inoltre, riscontrare che questo atteggiamento delle compagnie (che trae spunto da un preteso grande onere assicurativo, nel senso che si sostiene che nelle aree del Mezzogiorno vi sia la cosiddetta « sinistrosità » eccessiva) è stato, per certi versi, addirittura avallato dal presidente dell'ANIA, il dottor Alfonso Desiata, il quale nell'assemblea nazionale dell'associazione che si è svolta il 2 luglio 1998 ha, di fatto, avallato una tesi di questo genere.

Signor sottosegretario, se dunque siamo di fronte ad una situazione in cui le compagnie di assicurazione cercano di eludere un obbligo di legge, chiedo al Governo come intenda intervenire per

consentire ai cittadini delle aree del Mezzogiorno di tener fede a tale obbligo.

Le chiedo, inoltre, provocatoriamente se (nel caso in cui dovesse perdurare questo comportamento delle compagnie di assicurazione) il Governo non ritenga sia il caso di sospendere per il Mezzogiorno, per almeno sei mesi, l'obbligo di contrarre assicurazioni per la responsabilità civile automobilistica perché *ad impossibilia nemo tenetur*.

Se non c'è la possibilità di stipulare i contratti di assicurazione, non sapremmo in quale altro modo costringere gli utenti, che sono obbligati a contrarre l'assicurazione, a stipularla qualora le compagnie di assicurazioni non vogliano assumere rischi in quell'area. A parte l'evidente provocazione, chiediamo al Governo se non sia invece il caso di predisporre una seria inchiesta amministrativa sull'azione commerciale delle compagnie, che conducono politiche discriminatorie come quelle che io lamento.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato ha facoltà di rispondere.

GIANFRANCO MORGANDO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Come il collega Manzione sa, le competenze prevalenti in materia di assicurazione oggi appartengono ad un'autorità indipendente. Le notizie che fornirò, quindi, derivano in larga misura anche dalle indicazioni che abbiamo sollecitato all'ISVAP.

L'ISVAP, con riferimento al contenuto dell'interpellanza dell'onorevole Manzione, osserva in primo luogo che il fenomeno lamentato, concernente le forti difficoltà per i cittadini delle regioni meridionali ad assolvere all'obbligo assicurativo responsabilità civile auto per la loro appartenenza territoriale non risulta sussistere. Peraltro, recentemente, sono pervenute all'ISVAP alcune segnalazioni concernenti il rifiuto da parte di alcune agenzie ubicate nelle regioni centro-meridionali ad assicurare per la responsabilità civile auto i motocicli e, in particolar modo, i

ciclomotori. L'istituto ha in corso specifici accertamenti istruttori, onde verificare l'effettiva esistenza di comportamenti illegittimi o irregolari posti in essere da imprese di assicurazioni o da singoli agenti di assicurazione. Evidentemente, qualora dagli esiti di detti accertamenti dovessero risultare violazioni delle normative di settore, l'istituto stesso prenderà i provvedimenti necessari per il ripristino della situazione di legalità.

L'ISVAP ha invece verificato la sussistenza di difficoltà a reperire nelle regioni meridionali garanzie accessorie a quella RC auto, nello specifico l'assicurazione per furto e incendio. Tali difficoltà, che riguardano assicurazioni facoltative, dipendono dalla circostanza che il meccanismo assicurativo è destinato a venire meno quando determinati rischi perdono il carattere dell'aleatorietà per divenire quasi certezze. In tal caso i rischi diventano o inassicurabili o assicurabili a condizioni antieconomiche.

All'ISVAP non risulta inoltre una generalizzata attività da parte di intermediari di assicurazione rivolta a far assumere contratti di responsabilità civile auto relativi ad assicurandi residenti nelle regioni meridionali da parte di agenzie assicurative del nord Italia, né tanto meno la risoluzione di mandati agenziali in conseguenza di una siffatta attività assuntiva. Ritengo ovviamente particolarmente importante che i colleghi interpellanti, se sono a conoscenza di notizie e di elementi più precisi che possono consentire al ministero di verificare le informazioni fornite dall'ISVAP e formulare una valutazione differente, li forniscano, in modo da consentire ulteriori, specifici accertamenti.

Per quanto concerne il fenomeno della criminalità nel settore assicurativo, si osserva che esso rappresenta una realtà preoccupante nelle regioni meridionali, in particolare in Campania. Infatti, a seguito di una indagine condotta dall'ISVAP, è emerso negli ultimi anni un preoccupante incremento del fenomeno criminoso, con particolare riferimento alle regioni Molise (nel 1996 più 55,8 per cento di sinistri

connessi a reati a danno delle imprese rispetto al 1995) e Basilicata (nel 1996 più 67,1 per cento dell'importo complessivo dei sinistri connessi a fenomeni criminosi rispetto al 1995). In Campania, inoltre, il 13 per cento dei sinistri verificatisi nell'anno 1996 risulta connesso a reati, con punte nelle province di Caserta del 18,6 per cento e Napoli del 14,2 per cento. In ordine al segnalato aumento delle tariffe RC auto nell'anno 1998 nella misura, secondo gli interpellanti, del 15 per cento, si fa presente che gli aumenti tariffari nell'attuale regime di liberalizzazione tariffaria non sono uniformi per tutte le imprese e possono variare notevolmente anche in relazione all'applicazione di coefficienti di premio legati ad elementi sia oggettivi che soggettivi di personalizzazione, diversi ed ulteriori rispetto alle tradizionali clausole di personalizzazione tariffaria (il *bonus-malus*, le franchigie eccetera). Occorre considerare altresì che il livello delle tariffe non può non riflettere l'aumento della frequenza dei sinistri, che si registra specialmente nelle regioni meridionali, nonché il rilevante incremento del costo medio dei sinistri stessi, in considerazione del sempre crescente livello dei risarcimenti conseguente alla valutazione del danno alla persona.

Ciò premesso, si osserva che gli aumenti tariffari non possono e non devono rappresentare una strada verso limitazioni assuntive in determinate aree territoriali, ma possono costituire, nei limiti in cui siano dettati da criteri tecnico-attuariali, un'espressione di gestione prudentiale da parte dell'impresa assicurativa che tenga conto, nel calcolo delle tariffe, anche dei costi che è costretta a sostenere in relazione al verificarsi di rilevanti fenomeni criminosi.

Infine, vi è da considerare che l'impresa deve necessariamente tendere a preservare la propria stabilità senza adottare, naturalmente, procedure discriminatorie, al fine di tutelare l'intera collettività degli assicurati e dei danneggiati.

PRESIDENTE. L'onorevole Manzione ha facoltà di replicare.

ROBERTO MANZIONE. Signor Presidente, non ho alcuna difficoltà nel riconoscere di essere profondamente insoddisfatto. Ci troviamo di fronte ad un giro di parole — mi consenta signor sottosegretario — che cerca di nascondere un problema che esiste.

Lei ha dichiarato anzitutto che vi è una competenza specifica dell'ISVAP, che — lo sappiamo benissimo — esercita una forma di controllo; subito dopo, però, nel contestarci il dato dal quale parte l'interpellanza, ci chiede di indicare, ove possibile, quali siano le fonti dei dati che hanno dato spunto all'interpellanza. Già questa mi sembra una prima contraddizione: i dati potrebbe cercarli con un'indagine amministrativa, così come chiedevamo noi, anche il Governo ed in particolare il ministro competente.

Vi è poi un altro aspetto che mi spiace doverle contestare. Lei sostiene che all'ISVAP non risulti esservi difficoltà nella stipula di contratti di assicurazione, mentre poi afferma che in effetti l'ISVAP riscontra l'esistenza di difficoltà per alcune compagnie di assicurazione — moltissime — nell'assicurare motorini e motocicli, rispetto ai quali l'obbligo di legge permane. Aggiunge poi che vi è un problema collegato alle garanzie accessorie e agli altri rami. Se, però, vi è un obbligo assicurativo, non possiamo entrare nella logica economica della compagnia di assicurazione, che preferirebbe stipulare contratti relativamente ai cosiddetti « rischi diversi » dalla RCA; questo è un problema della singola compagnia di assicurazione, non può essere un problema del cittadino che magari, per contrarre un rapporto assicurativo riferito alla RCA, si vede costretto ad accettare un paniere di offerte assicurative completamente diverso, proprio perché per la RCA esiste un obbligo legislativo. Cerchiamo allora di trovare una soluzione diversa.

Allo stesso modo, non condivido la difesa ad oltranza delle compagnie di assicurazione che imputano alla criminalità, accertata in alcune regioni, l'incremento del costo dei sinistri: ci prendiamo in giro? I sinistri vengono liquidati dalle

compagnie di assicurazione; non è possibile alcun tipo di truffa ai danni delle compagnie indicate se queste ultime non concorrono, quantomeno con funzionari o preposti non all'altezza, a fare in modo che quelle truffe vengano in qualche modo compiute. Evitiamo allora di fare affermazioni che offendono l'intelligenza di chi, oltre ai presenti in aula, mi auguro ascolti questi interventi.

La verità è che, se esiste per legge l'obbligo di contrarre un rapporto assicurativo, deve anche esistere per legge l'obbligo per le assicurazioni di garantire che quel precetto venga rispettato. Dobbiamo poi considerare che il problema della criminalità, che è comunque uno dei problemi che affliggono il Mezzogiorno, non può ripercuotersi sull'intera collettività.

Ci auguriamo che il Governo prenda spunto da tale interpellanza, che non vorremmo fosse considerata già « morta », come un obbligo già assolto — non è così —, anche per rivedere il rapporto con l'ISVAP. Ci faremo carico di raccogliere i dati e di sottoporli al Governo; altrimenti, qualora il Governo non dovesse ritenere di avviare quella inchiesta amministrativa che sollecitiamo, dovremo far ricorso ad un altro strumento parlamentare come l'istituzione di una Commissione. Vorremmo però evitare di appesantire il percorso complessivo della legislatura con l'istituzione di nuove Commissioni parlamentari quando, invece, vi è un obbligo per i ministeri — in maniera collaterale e senza invadere le competenze dell'ISVAP, ma chiedendo conto a tale istituto delle sue affermazioni — di esercitare un ruolo che non è stato assolutamente sottratto al Governo dalla formazione delle *authority*.

In questa materia vorremmo un po' più di coraggio da parte del Governo.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze urgenti all'ordine del giorno.

Sospendo la seduta sino alle 17,30.

La seduta, sospesa alle 15,40, è ripresa alle 17,35.

Informativa urgente del Governo sull'incidente aereo avvenuto questa mattina a Genova.

PRESIDENTE. Secondo quanto in precedenza comunicato, passiamo allo svolgimento di una informativa urgente del Governo sull'incidente aereo avvenuto questa mattina a Genova. Avverto che, dopo l'intervento del ministro dei trasporti e della navigazione, onorevole Treu, darò la parola ad un oratore per gruppo, che ne faccia richiesta, per cinque minuti ciascuno. Ringrazio il Governo per aver avuto la sensibilità di intervenire subito.

Esprimo cordoglio, a nome della Camera, ai familiari delle vittime del disastro aereo.

Ha facoltà di parlare il ministro dei trasporti e della navigazione.

TIZIANO TREU, Ministro dei trasporti e della navigazione. Signor Presidente, alle ore 12,30 di oggi un aereo Dornier 328 della Minerva Airlines, noleggiato dall'Alitalia, partito da Cagliari Elmas, è precipitato in mare mentre era in fase di atterraggio sulla pista 29 dell'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova. A bordo erano presenti 27 passeggeri e 4 membri di equipaggio. L'unità della capitaneria di porto-guardia costiera di Genova che è adibita permanentemente al servizio di soccorso, è intervenuta tempestivamente nel giro di pochi minuti e ha recuperato sulle apposite zattere adibite a questo tipo di intervento le prime 13 persone in vita. A breve distanza di tempo sono intervenute altre due motovedette che sono adibite allo stesso scopo, unitamente ai mezzi dei vigili del fuoco, in modo che sono state tratte in salvo altre 14 persone, cioè 27 in totale. Contemporaneamente, il nucleo dei sommozzatori dei vigili del fuoco ha operato per estrarre dalla carlinga altre 4 persone di cui 3 morti e un ferito gravissimo, poi deceduto in ospedale. Successivamente, sono intervenute altre due unità della capitaneria di porto-guardia costiera nonché unità dei carabinieri, della polizia e della Guardia di finanza per collaborare all'attività di recupero.

Dunque, le persone recuperate risultano 31 di cui 27 vive, alcune delle quali ricoverate in ospedale ma non in condizioni preoccupanti, e 4 decedute. La capitaneria di porto di Genova, che ha assunto la direzione delle operazioni di salvataggio fin dal primo momento, ha disposto l'immediato impiego di un rimorchiatore e di un battello degli ormeggiatori per garantire il galleggiamento dell'aereo, cui sono stati successivamente applicati, con l'ausilio dei sommozzatori dei carabinieri, palloni di spinta per mantenere la carlinga flottante per il recupero. Attualmente il relitto è affiancato alla diga foranea in attesa di essere rimorchiato nel bacino interno, più protetto, a disposizione dell'inchiesta della magistratura e della direzione generale dell'aviazione civile.

In effetti, l'aeroporto è stato riaperto, il giudice, dottor Terrile, è sul posto e ha nominato un perito per procedere nell'analisi della dinamica dell'incidente. Il sottosegretario Danese e il direttore del dipartimento dell'aviazione civile Salvi sono sul posto per segnalare l'attenzione del Governo e per esprimere anche con la loro presenza il cordoglio del Governo stesso alle famiglie delle vittime. Alcuni familiari sono già sul posto ed altri stanno arrivando con un volo messo a disposizione dall'Alitalia. Sul posto sta arrivando anche il presidente della regione Sardegna.

Al momento non sono ancora note le cause che hanno provocato il sinistro. Si può dire che vi era un vento alquanto forte da 340 gradi, cioè in coda, di 27 nodi di velocità.

Da parte del Ministero dei trasporti è stata subito aperta un'inchiesta e nominata una commissione, secondo le regole ICAO, che sta arrivando sul posto poiché da poco è stato riaperto l'aeroporto. L'Alitalia ha anche istituito un numero verde per informazioni ai familiari. Questo è quanto sappiamo allo stato. Ho appena sentito telefonicamente il sottosegretario Danese che, attualmente, si trova a colloquio con il magistrato. Ovviamente se-

guiremo con la massima attenzione la vicenda per avere al più presto notizie esaurienti.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Gagliardi. Ne ha facoltà.

ALBERTO GAGLIARDI. Signor Presidente, innanzitutto desidero manifestare il cordoglio di forza Italia per le vittime e, soprattutto, alle famiglie delle vittime. Non solo a nome di una parte politica, ma dell'intera città di Genova desidero manifestare il cordoglio per le quattro persone non genovesi che, purtroppo, sono venute a morire nella nostra città.

Mi risulta che fosse una bellissima giornata a Genova: noi siamo abituati al vento e oggi non era così forte e intenso come in altre occasioni; per quanto possiamo capire, quindi, deve essere accaduto qualcosa all'aereo. La prima sorpresa è che l'aereo fosse un apparecchio Minerva. Non devo nascondere — perché è noto — che i rapporti fra l'Alitalia e Genova attualmente, per diverse ragioni anche condivisibili, non sono eccellenti; Genova si sente emarginata, come già in precedenti occasioni e non vorremmo che si trattasse di emarginazione anche nel caso della compagnia Minerva. Spero, infatti, che anche nell'attuale momento di liberalizzazione, di *deregulation*, siano presenti i controlli, sia sui mezzi Alitalia, sia su quelli Minerva.

Desidero svolgere un'ultima osservazione di carattere politico; mi risulta che la Commissione trasporti — della quale faccio parte — abbia votato all'unanimità, a suo tempo, la proposta di istituire una Commissione d'inchiesta sulla sicurezza del volo, che non è stata bloccata dall'opposizione. Essa attualmente è ferma al Senato e vorremmo capire il perché, in quanto riteniamo che la poca chiarezza su questo punto sia una vergogna.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Soro. Ne ha facoltà.

ANTONELLO SORO. Signor Presidente, desidero esprimere anche da parte

mia e del mio gruppo il sentimento di cordoglio e la partecipazione emotiva ad una tragedia che evoca in noi sentimenti umanitari di partecipazione al dolore delle famiglie, ma anche la consapevolezza che il problema della sicurezza del volo nel nostro paese è una categoria del nostro impegno parlamentare che, in qualche modo, è stata rimossa. Sarebbe forse necessario farsi carico di una maggiore attenzione, come ricordava il collega che mi ha preceduto, e credo sarebbe utile superare l'inerzia che ha bloccato la proposta di costituire una Commissione d'inchiesta sulla sicurezza del volo; peraltro avremmo voluto conoscere le ragioni di tale situazione.

Desidero sottolineare che la sensazione di sicurezza in pericolo che avvertiamo tutte le volte che assistiamo ad un episodio drammatico nel trasporto aereo, che per la sua specificità evoca in tutti un sentimento di allarme, spesso maggiore rispetto a quello che si prova di fronte ad incidenti nel settore delle comunicazioni in generale, è avvertita in maniera più acuta in una regione che affida proprio al trasporto aereo, spesso in modo esclusivo, la possibilità di connettersi con il resto del mondo. Per una comunità di italiani che vivono in una regione insulare, il trasporto aereo spesso è l'unica possibilità di avere relazioni per attività di lavoro, di studio o di vita civile.

Per questa comunità il dramma del trasporto aereo è, se possibile, assai più acuto e doloroso di quanto non lo sia normalmente per gli altri italiani. Lo dico non perché ciò attenui la nostra partecipazione al problema della sicurezza in generale, ma per dire che forse il settore dei trasporti con la Sardegna — anche se non è questa la circostanza per parlarne — deve essere tenuto in una considerazione diversa, da parte del ministro e del Governo, rispetto a quella attuale, poiché esso versa in una situazione di oggettiva difficoltà.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Armaroli. Ne ha facoltà.

PAOLO ARMAROLI. Signor ministro, ho appreso alle 13,30 il tragico fatto avvenuto a Genova. Mi trovavo nella biblioteca del Presidente, mentre stavano per cominciare i lavori della Giunta per il regolamento; ho immediatamente informato il Presidente Violante, sollecitandolo affinché prendesse subito accordi con il Governo ed ora lei è qua.

Anch'io esprimo a nome dei deputati del gruppo di alleanza nazionale il dolore per le vittime. Tuttavia, al sentimento di dolore aggiungiamo anche la rabbia, signor ministro, motivata dal fatto che una proposta di istituzione di una Commissione d'inchiesta sulla sicurezza dei voli, più volte sollecitata da alleanza nazionale, è arenata al Senato. La maggioranza non ha fatto il suo dovere e il Governo non ha richiamato la maggioranza ad una sua tenuta, come si era verificato, invece, alla Camera. Possiamo dire, quindi, una volta di più, che il Governo ha fatto un po' come le tre scimmiette: non ha sentito, non ha visto e non ha parlato. Questo francamente ci dispiace.

Ho presentato un'interrogazione sulle cause dell'incidente, perché lei in questo momento ha fatto come Enzo Biagi: ha raccontato « il fatto », ma forse un minimo di commento sulle sue cause e sulla sicurezza del volo sarebbe stato necessario. Capisco che ciò sia difficile in questo momento immediatamente successivo all'evento; mi auguro, tuttavia, che vi sia una seria riflessione da parte del Governo sulla sicurezza dei voli, ma su questo l'onorevole Savarese farà un intervento più articolato del mio.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Attili. Ne ha facoltà.

ANTONIO ATTILI. Signor Presidente, anch'io esprimo a nome dei deputati del gruppo dei democratici di sinistra il cordoglio per le vittime e formulo gli auguri di pronta guarigione per i feriti. Il presidente della regione Sardegna è in viaggio per Genova e mi ha pregato di esternare anche a suo nome gli auguri e il cordoglio per questo grave incidente.