

Questo incidente pone un problema di fondo, che in Commissione trasporti abbiamo affrontato e discusso più volte, cioè quello che lo sviluppo del sistema del trasporto aereo pone, di per sé, problemi di sicurezza. Lo voglio dire proprio in questa sede e in questo momento: in Italia la sicurezza del trasporto aereo ha parametri molto alti, ma bisogna fare di più, signor ministro. Infatti, il suo incremento, che è in media tra l'8 e il 10 per cento annuo, determina una situazione per cui, se non si elevano i parametri di sicurezza del sistema complessivamente considerato, si corrono rischi e si verificheranno ancora episodi di questo genere. Siccome la sicurezza è un sistema, bisognerà intervenire in tutte le direzioni: sui vettori, che devono essere sempre più moderni e tecnologicamente avanzati, sulle infrastrutture aeroportuali e sul personale. Secondo le stime dei tecnici, gli incidenti dipendono in percentuale altissima da errori umani e quindi anche l'organizzazione del lavoro è importante in questo delicatissimo settore.

Negli ultimi anni il Parlamento ha compiuto un notevole sforzo legislativo per migliorare la funzionalità degli organismi delegati alla sicurezza del volo: l'istituzione dell'ENAC, l'agenzia per la sicurezza del volo (dovrebbe essere ormai pronto il decreto legislativo) rappresentano passi in avanti molto importanti. Ricordo altresì che l'ENAV, l'ente di assistenza al volo, proprio in questi giorni ha presentato un piano di investimenti per circa mille miliardi per migliorare ed adeguare la sicurezza negli aeroporti, specialmente in quelli meridionali. Tutto ciò non è ancora sufficiente, bisogna fare di più e mettere al centro della nostra azione legislativa il problema della sicurezza.

A conclusione del mio breve intervento voglio ricordare, senza alcun intento polemico, che sulla proposta di legge di iniziativa dell'onorevole Martini la Commissione trasporti della Camera ha dato un'adesione unanime, approvandola in sede legislativa. Non si può dunque accusare la maggioranza di non aver fatto la propria parte, il problema è che al mo-

mento la proposta di legge è ferma al Senato. Ho sollevato anch'io più volte tale questione, come il ministro Treu ben sa.

Siamo in una situazione non di allarme, ma bisogna fare gli ulteriori passi per garantire agli utenti e a chi vola per lavoro la sicurezza necessaria.

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

**UGO BOGHETTA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, anche rifondazione comunista esprime cordoglio ai familiari delle vittime di questo incidente. Credo che il principale compito nostro sia quello di evitare il verificarsi di simili situazioni. Solo un mese fa vi è stato un incidente a Catania che avrebbe potuto avere analoghe dolorose conseguenze.

Ci auguriamo che in questo caso l'incidente sia dovuto alla fatalità, ma non possiamo non cogliere l'occasione per ribadire in questa sede che la concorrenza, così tanto sbandierata anche dalle forze politiche che oggi esprimono certe posizioni, ha l'effetto di abbassare il livello della sicurezza, della manutenzione. Come è noto, le macchine e gli uomini vengono utilizzati al massimo e poi, quando si dice che si è trattato di un « errore umano », non si parla dell'errore del singolo pilota o di altri, ma si fa riferimento ad un errore compiuto da qualcuno che è all'interno di un'azienda. Quando sentiamo parlare di Minerva, entriamo proprio in questa logica: quando le aziende diventano sempre più piccole il lavoro si fa sempre più precario, sempre più irregolare, sempre meno controllato.

Si è fatto riferimento all'istituzione della Commissione parlamentare d'inchiesta, per la quale la Camera ha votato unanimemente a favore, ma ci è stato riferito che al Senato la proposta di legge è ferma non per ragioni burocratiche ma perché vi è una valutazione negativa non sull'esigenza in quanto tale ma sul fatto che sono troppe le Commissioni d'inchiesta, per cui è insabbiata. Non credo, dunque, che ci debbano essere dei morti per istituire una Commissione d'inchiesta

sulla sicurezza del volo, anzi non dovrebbe essere necessaria neppure tale tipo di Commissione, perché il nostro paese dovrebbe normalmente avere standard di qualità sulla sicurezza nel trasporto aereo e normali controlli sulla sicurezza. Già la presentazione di una proposta di legge per l'istituzione di una Commissione d'inchiesta e l'identità della persona da cui è stata avanzata costituiscono una dimostrazione d'allarme, di situazione anormale perché, non dovrebbe essere necessario.

Credo che dovremmo agire in fretta nel settore del trasporto che ogni anno, in Italia, registra tra 6 e 7 mila morti ed in Europa 50 mila: si tratta di una vera e propria guerra, che ha luogo ogni anno e produce 50 mila morti!

È ora di intervenire seriamente: non basta prendere impegni nel momento del lutto per dimenticarsene, poi, il giorno dopo.

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

**ENZO SAVARESE.** Signor Presidente, anch'io non posso che associarmi al dolore dei parenti delle vittime e ricordare che anni fa — non ero ancora parlamentare — ricevetti una telefonata che mi annunciava un incidente avvenuto a Kloten.

Chi vive il settore aeronautico da questa parte della barricata sa bene che incidenti del genere si verificano, ma è altresì vero che ogni volta è uno *shock*, una tragedia. Ci si domanda perché.

Se è vero, signor ministro, che le riviste aeronautiche ci dicono che per i prossimi anni, nel mondo, vi sarà il rischio di un incidente al giorno, c'è da domandarsi che cosa vogliamo e possiamo fare per prevenirlo.

Non so se la velocità da lei citata fosse effettivamente di ventisette nodi e, cioè, prossima ai trenta nodi massimi che normalmente si raggiungono in tali situazioni nell'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova.

Non so neanche se sia vero quel che abbiamo letto e, cioè, che la Federal

Aviation Authority avrebbe emanato un anno fa una direttiva, invitando a fare controlli su quel tipo di aeromobile, cioè sul *Dornier 328*, per problemi strutturali al carrello; non so se qualcuno nell'aviazione civile italiana abbia tenuto conto di quella direttiva.

Non so nemmeno se si sia tenuto conto della richiesta di sistemi di *low level wind shear alert system*, cioè, dei sistemi di controllo per prevenire i fenomeni del *wind shear*, frequenti negli aeroporti così vicini al mare, come quello di Genova.

Il sottosegretario Danese, in sede di Commissione trasporti, ha comunicato che il Consiglio dei ministri, nella seduta del 23 dicembre scorso, ha approvato in via definitiva il decreto legislativo in merito all'agenzia per la sicurezza del volo. Oggi è il 25 febbraio: sono due mesi che attendiamo.

È stata ricordata, altresì, la Commissione di inchiesta richiesta dal collega Martini, il quale è anche pilota e, pertanto, ha un'esperienza in materia.

Chi le parla, come lei sa, ha esperienza di dirigente d'azienda aeronautica. In un mondo che cambia, in un mondo in cui i *code shearing*, i *wet lease* e i *dry lease* — cioè, lo scambio di simboli permessi dalla normativa comunitaria e dalla pratica internazionale — sono frequenti, si avverte un'esigenza di controllo centrale sulla sicurezza.

È vero: gli incidenti ci sono e ci saranno. Tuttavia, signor ministro, questa esigenza è essenziale ed occorre che, come si dice a Roma, ci si dia una mossa.

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

**ALESSANDRO CÈ.** Signor Presidente, mi unisco anch'io al cordoglio per le vittime. Purtroppo, le parole in casi come questo servono a poco e non leniscono il dolore dei familiari delle vittime.

Relativamente all'intervento del ministro, dirò che, ovviamente, trattandosi di un'informativa, non può essere esauriente: invito pertanto il ministro, non appena avrà dati più precisi, a tornare in Parla-

mento e a spiegarci le cause che hanno portato all'incidente, nonché le eventuali responsabilità.

Si è già parlato della qualità del controllo degli aeromobili e degli aeroporti e del tipo di lavoro svolto dal personale; non posso che unirmi al coro di quanti sottolineano la necessità di aumentare e rendere più rigorosi i controlli, in modo da garantire maggior sicurezza.

Nessuno di noi pensa che gli incidenti siano completamente eliminabili; occorre, però, fare di tutto affinché i controlli ed i margini di sicurezza siano sempre più elevati.

Per quanto riguarda la proposta di istituzione della Commissione d'inchiesta che è stata approvata dalla Camera e poi si è arenata al Senato, davvero non si capisce come possano verificarsi questi ritardi: si aspetta sempre che ci sia l'evento tragico, per poi sollecitare l'approvazione di provvedimenti.

C'è un aspetto che realmente non mi convince: indipendentemente dall'azione del Parlamento, il Governo ha tutti i mezzi per controllare ed eventualmente intervenire se ravvisa carenze in alcuni aeroporti oppure se verifica che certi aeromobili non garantiscono una sufficiente sicurezza. A noi risulta che nell'aeroporto di Genova l'anno scorso si sia rischiato un incidente analogo. Può darsi che anche l'ubicazione di questo aeroporto, per motivi di carattere morfologico e orografico, faccia sì che esso sia meno sicuro di altri, comunque a noi risulta, ripeto, che l'anno scorso si sia evitato un incidente per un soffio. Qui, allora, entra in campo la piena responsabilità del Governo. Un conto, infatti, è proporsi di fare una panoramica sulla situazione generale della sicurezza degli aeroporti e degli aeromobili e sull'attività del personale, un altro conto, invece, è aspettare, quando si ha un'avvisaglia, che accada un incidente, prima di intervenire. Ministro Treu, ciò è molto grave ed io spero che lei ci fornisca risposte anche riguardo a questo problema. Il Governo, lo ribadisco, ha tutta la possibilità di intervenire —

specie quando c'è un'avvisaglia di questo tipo —, evitando che qualcuno debba perdere la vita prima che ci si attivi per affrontare problemi così gravi.

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

**MARIO BACCINI.** Signor Presidente, signor ministro, il centro cristiano democratico si unisce al cordoglio per le vittime di questo grave incidente aereo e ovviamente auspica una pronta guarigione dei feriti.

Riteniamo che proprio in queste occasioni il Parlamento italiano debba fare la sintesi di quello che sta avvenendo in un settore così delicato ed importante. Noi ovviamente non indichiamo il Governo come responsabile di un incidente aereo di questo tipo, ma vogliamo ricercare le ragioni della politica e non del « passacarte » comune che si svolge tra le Commissioni parlamentari ed il Governo. Ritengo che l'iniziativa politica assunta dal Parlamento con la proposta di legge di cui è primo firmatario l'onorevole Martini — tra l'altro, esperto pilota aeronautico — sia stata il segnale di un'attività politica propositiva del Parlamento. Tale proposta di legge, che anche noi abbiamo sottoscritto, lanciava un segnale d'allarme al Governo, per le ragioni che i colleghi hanno espresso poc'anzi. Tuttavia dobbiamo constatare che l'esecutivo non è riuscito a sollecitare in termini propositivi l'attività legislativa. L'azione del Governo, infatti, deve essere anche propositiva e non solo di ordinaria amministrazione, specie in settori così importanti, in cui, come ricordava il collega Boghetta, sembra che si svolga una guerra all'anno, per le morti che vengono registrate.

Signor ministro, le ricordo che è anche pendente una proposta di legge, di cui sono primo firmatario e che è stata sottoscritta dai colleghi del Polo, sulla sicurezza del trasporto ferroviario. Nel settore dei trasporti, insomma, esistono gravi problemi: allora, unendoci al coro che vuole sollecitare il Governo ad assumere iniziative ed a promuovere adempi-

menti non solo tramite la sua attività di decretazione, ma anche favorendo le iniziative parlamentari, chiediamo che l'esecutivo si adoperi presso il Senato affinché la proposta di legge di istituzione della Commissione d'inchiesta venga quanto prima approvata.

Vogliamo altresì farle notare che vi è una casistica relativa agli incidenti negli aeroporti vicino al mare ed ai problemi di ammaraggio di un aereo in caso di incidente o di *crash-land*, come è avvenuto in questo caso, che mette in evidenza gli inadeguati livelli di sicurezza. Mi viene da pensare al caso in cui presso l'aeroporto di Fiumicino dovesse verificarsi un incidente aereo con ammaraggio: in tal caso non vi sarebbe alcun servizio di pronto intervento per poter prestare i soccorsi.

Pertanto, l'istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta avrebbe il compito di evitare che il settore del trasporto aereo diventi un *business* per qualche *lobby* di potere alla luce della privatizzazione.

La sicurezza è una cosa seria; l'intervento dello Stato è altrettanto serio: non possiamo, pertanto, consentire che i livelli di sicurezza si abbassino e che si perdano vite umane a causa dell'assenza di iniziative politiche.

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

ENRICO NAN. Signor Presidente, troppo spesso, purtroppo, in Italia abbiamo bisogno che si verifichino disgrazie per risolvere i problemi.

Noi deputati liguri avevamo già da tempo chiesto che l'aeroporto di Genova divenisse, da aeroporto di serie B, aeroporto di maggiore importanza. Avevamo riposto le nostre speranze nel ministro Burlando, ma purtroppo esse non hanno avuto un esito positivo.

Mi rendo conto che questo non è il momento di dare risposte sulle cause dell'incidente, ma torneremo presto in aula per averle con la risposta ad un'interrogazione che presenteremo sull'argomento. Senza essere esperto, però, non

credo che le cause possano essere imputate al vento, che oggi non era forte, anche perché l'aereo era già atterrato. Evidentemente, quindi, i problemi hanno riguardato la gestione dell'aeroporto di Genova ed i rapporti che l'Alitalia intrattiene con queste piccole compagnie. Ecco la questione che il Governo deve porsi: è mai possibile che una compagnia importante e grande come l'Alitalia debba utilizzare compagnie più piccole e più rischiose?

Auspicio di tornare al più presto sull'argomento per avere risposte precise.

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

GRAZIA LABATE. Signor Presidente, è evidente che il nostro animo è gonfio di dolore e di rammarico per quanto è accaduto nella nostra città.

Molti colleghi hanno parlato di Genova: voglio ricordare, approfittando della presenza del ministro Treu, che ormai la nostra città, a causa di incidenti avvenuti nel porto e dell'incidente di oggi all'aeroporto, ha toccato un tristissimo primato. Infatti, l'anno scorso nel porto di Genova vi è stato un morto al mese, sia per incidenti accaduti sulle navi sia per movimentazioni di lavoro sulle banchine.

È quindi evidente che quanto accaduto oggi mi colpisce in modo duro e pesante. Ella ci ha esposto tutti i provvedimenti che il Governo e la compagnia di bandiera hanno fino ad oggi preso. Mi auguro che vorrà tornare tempestivamente in quest'aula per riferirci sulle indagini in corso.

Come molti colleghi hanno ricordato, l'aeroporto di Genova è soggetto a fenomeni naturali. Lunedì scorso, ad esempio, la compagnia di bandiera ci ha tenuto in aeroporto fino alle ore 18 per poi condurci a Milano da dove siamo partiti. Infatti, a causa del forte vento, l'aereo non poteva decollare da Genova per Roma. È quindi evidente che la compagnia aerea deve essere maggiormente organizzata per informare i passeggeri delle variazioni nei voli conseguenti agli eventi meteorologici, che ormai sono difficilmente prevedibili.

Detto ciò, debbo ricordare che l'aeroporto di Genova ha qualche altro problema. La presenza di gabbiani, che infestano la pista dell'aeroporto, ha rischiato di causare l'incidente a cui si è riferito prima un collega. Purtroppo non si riescono ancora a trovare le misure di sicurezza capaci di eliminare questa causa di rischio. L'improvviso appannamento della visibilità di qualsiasi aereo in fase di atterraggio o di decollo rende altissimo il rischio di incidenti.

A questo aggiungo che stiamo parlando di una pista che è, come è a tutti noto, diciamo così, costruita sull'acqua, il che comporta dei rischi, anche in assenza di particolari perturbazioni.

I colleghi hanno sollevato la questione relativa alla Commissione di inchiesta. Certo, essa sarebbe opportuna; del resto, infinite sono state le Commissioni istituite per la nostra città: sul sistema industriale, sulla sicurezza del porto, e via dicendo.

Credo tuttavia che vi sia un problema politicamente rilevante a cui il nostro Governo deve guardare con particolare attenzione, quello di una verifica, in un momento di liberalizzazione del mercato che condividiamo, delle regole minime di sicurezza che non devono consentire, signor ministro, di stipulare contratti a basso livello, con piccole compagnie dotate evidentemente di strumenti i cui regimi di sicurezza e di manutenzione probabilmente non entrano nemmeno nel quadro generale degli attuali riferimenti di sicurezza.

Con l'auspicio e la fiducia che abbiamo nella tempestività degli interventi che ella ci ha descritto, signor ministro, attendiamo di ricevere risposte di merito più congrue; ci auguriamo altresì un'attenzione maggiore sul sistema di regolazione del mercato e sui regimi di sicurezza, perché Genova — le assicuro, signor ministro — non può davvero sopportare questo « carico » di morti che lascia veramente attoniti. Da qualunque parte politica provenga la sottolineatura, la prego di credermi che si rimane attoniti quando,

per questioni relative alla sicurezza, il bilancio in quella città è di un morto al mese.

**PRESIDENTE.** È così esaurito lo svolgimento dell'informativa urgente del Governo sull'incidente aereo avvenuto questa mattina a Genova.

Credo che il ministro Treu avrà la sensibilità politica per rendersi conto che la Camera attende una risposta sulle ragioni più profonde dell'incidente, che l'informativa urgente non poteva evidentemente dare ma che si renderà necessaria al fine di affrontare i problemi in maniera opportuna.

#### **Approvazione in Commissione.**

**PRESIDENTE.** Comunico che nella riunione di giovedì 25 febbraio 1999, in sede legislativa, la XI Commissione (Lavoro), ha approvato il seguente progetto di legge:

**S.** 104-156-1070-1164-2177-2363-B: « Norme per il diritto al lavoro dei disabili » (*approvata in un testo unificato dalla XI Commissione del Senato, modificata dalla XI Commissione della Camera dei deputati e nuovamente modificata dalla XI Commissione del Senato*) (4110-B).

#### **Ordine del giorno della prossima seduta.**

**PRESIDENTE.** Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 1° marzo 1999, alle 16,30:

1. - *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 25 gennaio 1999, n. 7, recante disposizioni urgenti per la partecipazione dell'Italia agli interventi del Fondo monetario internazionale per fronteggiare gravi crisi finanziarie dei Paesi aderenti (5594).

— *Relatore:* Rivolta.

*2. - Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 gennaio 1999, n. 12, recante disposizioni urgenti relative a missioni internazionali di pace (5618).

— *Relatore:* Gatto.

**La seduta termina alle 18,15.**

**DICHIARAZIONE DI VOTO FINALE DEL  
DEPUTATO MASSIMO OSTILLIO SULLA  
PROPOSTA DI LEGGE N. 5516**

MASSIMO OSTILLIO. Lo spostamento di termini già stabiliti per legge è oggetto su cui spesso il Parlamento è chiamato a intervenire. Indubbiamente ciò appartiene alla patologia del sistema, in quanto segno di qualcosa che, soprattutto quando i termini riguardano adempimenti della pubblica amministrazione centrale o locale, non ha funzionato a dovere.

Ciò premesso, il nostro voto sulla proposta di legge n. 5516 non può che essere favorevole, in quanto, come è stato già messo in rilievo nel dibattito, la scadenza inizialmente stabilita dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 per disciplinare la materia delle occupazioni del suolo pubblico non può essere rispettata allo stesso modo in tutti i comuni d'Italia senza creare scompensi, difficoltà e addirittura danni economici.

E ciò è vero soprattutto nelle località turistiche, dove l'installazione di verande sui marciapiedi è ormai parte integrante del paesaggio e quindi delle abitudini e del modo di vita sia dei residenti che dei turisti.

È stato obiettato che l'introduzione della proroga introduce una sanatoria a vantaggio dei comuni che non hanno rispettato i termini imposti dalla disciplina vigente e quindi penalizzerebbe i comuni « ligi ». Pur apprezzando ovviamente il loro comportamento, sarebbe però ingiusto non notare che la disciplina dell'occupazione del suolo pubblico ha un

impatto che è fortemente correlato alla struttura urbanistica e alla vocazione turistica dei comuni interessati.

Va, inoltre, tenuto presente che il problema è particolarmente complesso in quanto la sua regolamentazione, oltre che gli aspetti urbanistici ed estetici, deve tenere presente le esigenze di circolazione dei pedoni, dei soggetti portatori di handicap, insomma di tutta una serie di esigenze sociali e personali e di diritti che non possono essere ignorati e che rischiano di essere fortemente penalizzati in assenza di efficaci norme di tutela.

Il problema è di grande rilievo e coinvolge esigenze apparentemente di segno opposto ma ugualmente meritevoli di attenzione, vale a dire quelle di chi utilizza lo spazio esterno come luogo di incontro e di intrattenimento o semplicemente di godimento della bellezza dei luoghi, quelle di chi deve semplicemente circolare o accedere alle proprie abitazioni senza difficoltà e senza incontrare ostacoli impropri, quelle infine di carattere economico connesse alle attività imprenditoriali (segnatamente commerciali) con il loro impatto positivo per l'occupazione e la qualità della vita.

Quindi non vi è dubbio che per taluni centri, ragioni storiche, artistiche, ambientali o semplicemente culturali rendono il rispetto dei termini stabiliti in materia dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 più complesso che per altri.

Per tali motivi il voto del nostro gruppo è favorevole alla presente proposta di legge che intende prorogare tali termini, prospettando e sottolineando però a quest'Assemblea, al Governo ed agli enti locali la necessità di una maggiore attenzione ai problemi sottesi all'approvazione del provvedimento.

---

IL CONSIGLIERE CAPO  
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

---

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. PIERO CARONI

---

Licenziato per la stampa alle 20.