

Vorremmo, dunque, capire bene se questa legislazione sia una sorta di promessa di impunità: insediate una fabbrica, inquinate e devastate il territorio, non guardate in faccia alle comunità locali, inquinate l'aria, il suolo e la terra, tanto poi è sufficiente pagare una sorta di oblazione per tornare ad una posizione regolare. È una sorta di promessa di impunità per gli inquinatori del nostro paese? Se così fosse, abbiate il coraggio di dirlo di fronte ad un paese che, faticosamente, ha cercato di uscire dai disastri ambientali ai quali è stato sottoposto nel corso di questi decenni (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Maurandi. Ne ha facoltà.

PIETRO MAURANDI. Signor Presidente, un grande economista del passato ha scritto che, quando una proposta di legge proviene da operatori del commercio e dell'industria, deve essere sempre ascoltata con grande precauzione e non deve essere approvata se non dopo essere stata lungamente e diligentemente esaminata con scrupolosissima e sospettosissima attenzione, in quanto proviene da un ordine di uomini che, in generale, hanno un interesse ad ingannare ed anche ad opprimere il pubblico e che, in molte occasioni, l'hanno ingannato ed oppresso.

Queste parole mi sono affiorate alla mente riflettendo sulla natura del disegno di legge al nostro esame e di altri provvedimenti, oggetto di dibattito e di scontro in Parlamento e nel paese, che si distinguono per la difesa di interessi particolari piuttosto che per la cura di interessi generali, fino al punto da trattare in modo disinvolto anche i problemi di copertura finanziaria.

In effetti, uno dei punti deboli fondamentali di questo disegno di legge è rappresentato proprio dalla copertura finanziaria. Gli oneri stimati del provvedimento ammontano complessivamente a 2.783 miliardi, di cui 2.245 relativi agli incentivi fiscali per gli investimenti e lo sviluppo — la cosiddetta Tremonti-*bis* — e 538 relativi

alla soppressione dell'imposta su successioni e donazioni. Quest'ultima previsione non è coerente con i documenti di bilancio e con il disegno di legge di assestamento, in cui le entrate previste dalle imposte su successioni e donazioni a legislazione vigente vengono valutate in 1.892 miliardi. Dunque, vi è già una rilevante sottostima degli oneri del provvedimento.

A fronte di tali oneri, la copertura è affidata, solo per l'11,25 per cento (313 miliardi), ad una fonte certa, il fondo speciale dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze. Ma il problema vero — il punto debole del disegno di legge — è che per la parte restante, pari all'88,75 per cento degli oneri, si ricorre alle maggiori entrate attese come effetti del provvedimento, ossia ad entrate presunte, aleatorie nel loro ammontare, nel loro verificarsi e nei tempi nei quali, eventualmente, si verificheranno.

È vero che il ricorso a questa forma di copertura non è vietato dalla normativa, ma è altrettanto vero che la sua ammissibilità è subordinata ad alcune condizioni che hanno l'evidente finalità di procedere a valutazioni prudenti e con un buon grado di fondatezza.

In primo luogo, il ricorso a questa fonte di copertura deve avvenire per importi limitati; inoltre, le previsioni di maggiori entrate devono fondarsi su stime nazionali, devono essere il risultato di ragionamenti dotati di coerenza logica e di sistematicità; infine, le previsioni devono essere coerenti con i documenti di bilancio.

Nel caso di specie, nessuna di queste condizioni viene, in realtà, rispettata. Il ricorso agli effetti indiretti del provvedimento riguarda, come si è detto, la ragguardevole cifra di 2.470 miliardi, ossia quasi il 90 per cento degli oneri.

Le previsioni di maggiori entrate si fondano, in gran parte, sull'assunto che l'incremento degli investimenti tendenziale, cioè a legislazione invariata, sia pressoché nullo: è questa una palese forzatura, che serve a considerare ogni futuro incremento degli investimenti come derivante esclusivamente dal presente provve-

dimento; un'evidente artificio utilizzato per gonfiare gli incrementi di gettito da imputare agli effetti di questo disegno di legge; un misto di presunzione e leggerezza, se si pensa che la stessa Banca d'Italia ha previsto che gli investimenti per l'industria in senso stretto cresceranno, a legislazione vigente, ad un tasso del 3 per cento e se si pensa che nel 2000 gli investimenti sono cresciuti del 6,1 per cento.

Anche le norme per incentivare l'emersione presentano un problema analogo. Benché le entrate previste in questo caso non vengano utilizzate come copertura degli oneri del disegno di legge, la loro valutazione è assai rilevante, in quanto esse vengono destinate al riequilibrio dei conti pubblici. Ebbene, il disegno di legge assume l'ipotesi di corrispondenza tra redditi da lavoro emerso e redditi delle imprese, ma non stabilisce alcun limite inferiore al reddito dichiarato, per cui sono prevedibili comportamenti tendenti a ridurre l'imponibile ben al di sotto di ciò che il disegno di legge si aspetta; né quei comportamenti si possono prevedere attraverso indagini statistiche: essi non sono statisticamente rilevabili perché è la legge stessa che, non prevedendo un limite minimo per i redditi dichiarati, può indurre i suddetti comportamenti; e poiché ne conseguirebbe una riduzione del gettito previsto, siamo qui in presenza di una seria sopravvalutazione delle entrate.

Inoltre, così come è costruito, il capo I sull'emersione non garantisce che non si presentino, in futuro, fenomeni di rientro nell'irregolarità una volta superato il periodo di vigenza degli incentivi. A questa osservazione, il Governo ha replicato, in Commissione bilancio, che sarà avviata una campagna straordinaria di contrasto. L'affermazione è curiosa e sorprendente se si pensa che le norme in esame dovrebbero rendere non conveniente l'irregolarità e che la garanzia contro l'indicata eventualità dovrebbe essere contenuta proprio nei meccanismi della legge stessa; se così non è — tanto che ci si impegna ad una straordinaria campagna di contrasto — c'è qualcosa che non va nella legge:

questo qualcosa si riflette anche sulle previsioni di entrata, che si rivelano, quindi, fragili ed aleatorie.

È appena il caso di aggiungere — altri colleghi l'hanno già fatto — che la nuova situazione internazionale costringe gli analisti a peggiorare le previsioni sull'andamento dell'economia mondiale. Tutta l'enfasi davvero eccessiva che il DPEF poneva sul futuro miracolo economico pronto a sbocciare alla luce dei provvedimenti di questo Governo deve essere necessariamente ridimensionata. Certo, i tragici fatti dell'11 settembre e le loro conseguenze sui comportamenti economici non erano prevedibili; ma il problema è appunto questo: che situazioni e circostanze imprevedibili potrebbero produrre effetti depressivi sulla crescita dell'economia, che, a loro volta, si tradurrebbero in un peggioramento delle previsioni di gettito di questo disegno di legge. Ciò dimostra che è pericoloso ed imprudente far dipendere la copertura finanziaria del provvedimento da effetti incerti che il provvedimento medesimo dovrebbe produrre sulle variabili economiche.

In sintesi, i ragionamenti e le valutazioni che dovrebbero sostenere le previsioni di entrata sono privi di fondamento e appaiono costruiti *ad hoc*, in modo disinvolto, con l'obiettivo di ottenere esattamente quelle previsioni. La stessa Commissione bilancio (la maggioranza della Commissione bilancio), in realtà, afferma ed argomenta, nel suo parere, che la copertura finanziaria nel disegno di legge non c'è, anche se poi, arrampicandosi sugli specchi e stiracchiando i ragionamenti, riesce a tirare fuori un parere positivo. Ma c'è poco da girare, c'è poco da mettere in piedi ragionamenti involuti: se la Commissione bilancio sostiene, nel parere, che c'è bisogno di adeguate forme di verifica e di riscontro dell'impatto finanziario del provvedimento, ciò significa che la copertura finanziaria non c'è.

Chiedere forme di verifica e di riscontro *a posteriori* è un altro modo per dire che la copertura non c'è da parte di chi non vuole dirlo in termini espliciti. Se la copertura ci fosse, che bisogno ci sarebbe

di invocare un riscontro *a posteriori* (che, semmai, è necessario ed inevitabile sempre)? La Costituzione chiede proprio che la copertura finanziaria sia reperita *a priori*.

Per queste ragioni, noi solleviamo una pregiudiziale di costituzionalità del provvedimento perché in contrasto con l'articolo 81 della Costituzione. Ma, aldilà delle analisi di dettaglio, mi chiedo da che cosa nasca una così evidente debolezza nell'individuare le fonti di copertura di questo provvedimento. Mi chiedo perché il Governo non ricorra a fonti di copertura molto più certe, o, almeno, un po' più certe dei presunti effetti del provvedimento. La risposta, naturalmente, non è sul piano tecnico ma rimanda alle finalità politiche del disegno di legge. Io credo che anche per il Governo sia politicamente difficile ricorrere a mezzi interni di copertura, cioè alla riduzione di altre spese o a fondi speciali, per finanziare provvedimenti di questa natura, che hanno questo segno politico. Mi riferisco, in particolare, alla soppressione dell'imposta di successione, ma in realtà anche agli incentivi per gli investimenti (la cosiddetta Tremonti-*bis*). La legge sulle successioni — è stato già affermato da alcuni colleghi — è un regalo ai ricchi; dopo che il Governo di centrosinistra ha soppresso l'imposta per i patrimoni di minore dimensione, è difficile convincere chiunque che questo sia un provvedimento necessario per agevolare le trasmissioni di patrimoni a titolo gratuito o che sia l'unico modo per ottenere questo scopo. Ancora più difficile è convincere che questo provvedimento rientri nei canoni del liberalismo, in quanto il più limpido pensiero liberale ha sempre considerato l'imposta di successione come uno strumento di redistribuzione della ricchezza, per mitigare la disuguaglianza dei punti di partenza tra chi nasce povero e chi nasce ricco. Questo provvedimento va in direzione esattamente opposta: rappresenta, sì, una forma di redistribuzione della ricchezza, ma a favore dei ricchi. Per questo è difficile, anzi, è francamente indecente intaccare fondi destinati ad altre finalità per coprire gli

oneri di un tale provvedimento. Intendiamoci, il disegno di legge del Governo lo fa, ma lo fa parzialmente quando destina parte del fondo speciale del tesoro alla copertura degli oneri per la soppressione dell'imposta di successione per 313 miliardi. Ad un certo punto si ferma; dopo avere prosciugato totalmente i fondi di alcuni ministeri per il 2003 — giustizia, istruzione, interno, trasporti, lavoro, eccetera — si rivolge per la parte restante alle presunte entrate derivanti dagli effetti del provvedimento.

La Tremonti-*bis* naturalmente ha un carattere diverso, nel senso che non possiede quel contenuto marcato di ingiustizia sociale che ha la soppressione delle imposte per le successioni e le donazioni. Tuttavia, anche questo provvedimento ha un carattere di parzialità. Infatti, la Tremonti-*bis* è incompatibile, sopprime il credito di imposta previsto per gli investimenti nelle aree svantaggiate del paese; si elimina così un provvedimento rivolto specificamente al Mezzogiorno per sostituirlo con uno strumento di validità generale che cancella una misura di discriminazione positiva verso le aree svantaggiate. Nel DPEF il Governo ha sparso fiumi di retorica per il Mezzogiorno; ebbene, uno dei primi provvedimenti del Governo, anzi, lo sbandierato provvedimento dei 100 giorni, intanto azzera le politiche selettive rivolte al mezzogiorno e alle regioni deboli.

Per questa ragione, anche in questo caso, sarebbe politicamente poco sostenibile finanziare gli oneri con mezzi interni, per cui gli oneri della Tremonti-*bis* vengono posti integralmente a carico degli effetti indiretti del provvedimento per ben 2.245 miliardi. Quindi, in totale, su 2.783 miliardi di oneri quasi il 90 per cento viene coperto con maggiori entrate presunte, con l'aleatorietà ed i rischi che ne conseguono. Di fronte a questo massiccio ricorso ad entrate incerte, di fronte ad una base di calcolo incoerente ed infondata, ci troviamo in una situazione di rischio notevole, perciò il provvedimento è da respingere non solo per ragioni di merito ma anche per le carenze di copertura che,

d'altra parte, trovano la loro origine ultima nelle scelte politiche che stanno alla base del provvedimento stesso.

Infine, vorrei richiamare, nuovamente, le parole di quel grande economista che ho citato all'inizio, che non è Marx e non è neanche quel fior di rivoluzionario di John Stuart Mill, al quale piacevano tanto le imposte di successione; si tratta, niente meno, che di Adam Smith, il padre del liberismo, le cui parole dovrebbero suonare monito a quei liberisti nostrani i quali credono che il liberismo non sia altro che una strada sgombra per i loro affari (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**(Repliche del relatore e del Governo
— A.C. 1456)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Falsitta.

VITTORIO EMANUELE FALSITTA, *Relatore*. Rinuncio alla replica, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

DANIELE MOLGORA, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Signor Presidente, sono stati svolti vari interventi che, volutamente, omettono le precisazioni più volte fatte dal Governo, anche in Commissione. Mi riferisco, ad esempio, alla questione dell'urgenza ed allo strumento utilizzato, cioè il disegno di legge. La questione dell'urgenza, per cui il Governo ha chiesto al Parlamento di approvare questo provvedimento così com'è, riguarda, esclusivamente, le norme sulla detassazione degli utili reinvestiti, poiché riteniamo che, senza una legge, questi investimenti mostrerebbero una flessione, tanto è vero che, oggi — mi si dice — l'effetto annuncio ha creato dei danni o

può creare dei danni. Appare evidente che l'urgenza c'è ma allora siamo in presenza di una contraddizione: qualcuno dice che non c'è urgenza di approvare questo provvedimento, qualcuno di voi si chiede, addirittura, perché non sia stato emanato un decreto-legge, ma è una contraddizione che dovete risolvere al vostro interno, non è una contraddizione del Governo.

La questione che riguarda, invece, il sommerso è collegata, come modalità tecnica legislativa, a quella della normativa Tremonti. La questione su cui noi abbiamo puntato è che, in effetti, a questo tipo di provvedimento verranno apportate delle modifiche, per cui mi stupisco che si sollevino delle questioni riguardo alle possibili modifiche quando sapete bene che voi avete in mano le modifiche concordate con le parti sociali. Non potete venire a dire che non sono stati coinvolti i sindacati e le associazioni quando sapete che un accordo c'è, quando sapete che il Governo si è impegnato ad apportare queste modifiche, quando sapete che il provvedimento su cui le modifiche potranno essere apportate dal Parlamento, da questa Camera, saranno, da domani, all'esame della Commissione finanze.

Vi sono, dunque, alcune norme — contenute segnatamente negli articoli 4 e 5 — per le quali il Governo ritiene vi siano necessità ed urgenza di approvazione, e ve ne sono altre — come, ad esempio, quelle riguardanti il lavoro sommerso — che necessitano, sì, di una certa rapidità di approvazione (questo è ovvio) e per le quali, però, c'è spazio per apportare ulteriori modifiche in un provvedimento che, da domani, sarà all'esame della Commissione. Credo questo sia un chiarimento necessario, altrimenti continuiamo a far finta di non capire.

Capisco, da un lato, che l'opposizione deve fare il suo lavoro e che faccia certe notazioni, mi sembra, però, che stiamo andando oltre il buonsenso. Per quanto riguarda la legge Tremonti, mi sono già espresso sulla questione dell'urgenza. Sulle altre che dovrebbero essere chiarite, tranquillizzo coloro che temono la non applicabilità della norma: la circolare affron-

terà in larghissima parte tutti i problemi che l'applicazione del provvedimento potrebbe comportare. Certo è che, per esempio, la questione citata dall'onorevole Leo in relazione alle auto aziendali riguarda più la determinazione di quale sarà la deducibilità relativa a tali mezzi; la legge Tremonti, cioè, non innova nulla nel contesto generale, quindi bisognerà intervenire su un altro tipo di norma, che al momento non è in esame. Chiaramente, una semplificazione, un riordino in questo settore andrà sicuramente portato.

Per quanto riguarda la comparazione che spesso è stata fatta tra la DIT, la legge Visco e la legge Tremonti, si è sostenuto che quest'ultima non ha alcunché di selettivo. Ebbene, mi risulta che, in realtà, la DIT e la legge Visco abbiano ben selezionato i soggetti: sappiamo infatti che, in pratica, i due terzi degli imponibili assoggettati a queste agevolazioni riguardano le grandi imprese, quelle cioè che hanno un volume d'affari superiore ai 50 miliardi. La Tremonti, al contrario, si rivolge soprattutto alle piccole e medie imprese: ciò rappresenta una profonda differenza di logica e di filosofia sugli interventi, anche perché sappiamo che il tessuto economico italiano è costituito da piccole e medie imprese, non certo dalle grandi cui si è rivolta la DIT e la legge Visco. DIT e legge Visco, che voi sostenete inoltre essere virtuose, in quanto imponevano sostanzialmente una capitalizzazione dell'azienda, salvo poi però concedere il credito d'imposta quando una di queste distribuiva gli utili. In realtà, la capitalizzazione con la Tremonti è assicurata — come si è accennato — per il fatto che non è contemplato il credito d'imposta in caso di distribuzione di utili. Quindi, attraverso l'investimento, si conseguono utili che contribuiscono alla capitalizzazione dell'impresa, tra l'altro senza imporre una scelta sul tipo di finanziamento cui ricorrere.

Anche in questo caso, è stato obiettato che si vorrebbe imporre una data tipologia di agevolazione e che gli imprenditori sanno invece bene quale sia quella più conveniente da scegliere. Ebbene, si tratta di un'annotazione che, mi dispiace, non

posso accettare, soprattutto se viene da una parte politica che ha imposto agli imprenditori la tipologia dei mezzi finanziari con cui effettuare investimenti per ottenere le agevolazioni, cioè l'aumento di capitale attraverso mezzi propri. Inoltre venivano agevolati, in particolare, gli aumenti di capitale effettuati dal 1997 in poi, mentre chi aveva effettuato una ricapitalizzazione negli anni precedenti rimaneva escluso da qualsiasi tipo di agevolazione. Si distingueva quindi una capitalizzazione di serie A da una capitalizzazione di serie B. Credo questo sia un elemento particolarmente importante, anche per verificare quale fosse l'equità delle norme Visco e DIT: infatti, se vogliamo parlare dei difetti — almeno così li considera la sinistra — della legge Tremonti, bisogna anche parlare dei difetti e dei « buchi » presenti nella legge Visco e nella DIT.

Per quanto riguarda la questione relativa all'imposta di successione, posso anche comprendere alcuni degli interventi che sono stati svolti da esponenti della sinistra. Non capisco però allora una differenza fondamentale: chi aveva, o ha, grandi capitali immobilizzati o tesaurizzati in BOT e CCT non paga alcuna imposta, mentre chi li aveva investiti all'interno di un'impresa doveva invece pagare l'imposta di successione. Si tratta di una differenza che, a mio avviso, risulta inspiegabile.

Circa la questione relativa alle invenzioni, si chiede per quale motivo si vada a riconoscere il diritto all'inventore, dicendomi addirittura che il rapporto privatistico ha un'importanza risibile. Ebbene, signori miei, il punto di partenza e la capacità contrattuale che può avere l'inventore se verrà approvata questa legge sono ben diversi rispetto a quelli che egli ha attualmente. Capisco che la sinistra è ormai votata al grande capitale, ai grandi finanziatori, alla Confindustria e così via, però assicurare maggiore equità in questo campo credo rappresenti un fatto positivo, anche perché ciò viene realizzato con un intervento che, comunque, non toglie la libertà di iniziativa economica tra le tre

parti che con questo provvedimento si verranno a creare, cioè l'università, l'inventore ed il finanziatore.

Sappiamo che il finanziatore ha la capacità contrattuale che gli deriva dal capitale e mi stupisce che abbiate fatto certi discorsi; o meglio, alla luce di alcuni ragionamenti svolti dalla sinistra negli ultimi anni, ciò non mi stupisce più.

Per quanto riguarda gli altri aspetti, nelle dichiarazioni che sono state svolte emergono alcune contraddizioni concernenti, ad esempio, la questione dell'emersione dell'economia sommersa. È stato chiesto il motivo per cui si impone il pagamento dei contributi propri e anche dell'azienda a carico del lavoratore per i periodi pregressi: sapete bene che gli accordi prevedono una profonda modifica di tale aspetto e che, quindi, il lavoratore, se lo riterrà opportuno, pagherà soltanto una minima parte, altrimenti potrà anche non farlo.

Sulla questione riguardante il meccanismo dell'emersione dell'economia sommersa, contestate che esso possa funzionare, ma nel contempo ne chiedete l'allargamento anche ai datori di lavoro che non sono imprenditori. Allora, mettetevi d'accordo con voi stessi! Credo ce ne sia abbastanza per dimostrare che molte considerazioni siano state svolte esclusivamente per connotazioni politiche e non per convinzione.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Ricordo che alle ore 19,30 avrà luogo un'informativa urgente del Governo sul tragico incidente avvenuto questa mattina all'aeroporto di Milano-Linate.

Annuncio della presentazione di disegni di legge di conversione e loro assegnazione a Commissioni in sede referente (ore 18,12).

PRESIDENTE. Il ministro per i rapporti con il Parlamento ha presentato alla Presidenza, con lettera in data 3 ottobre 2001, a norma dell'articolo 77 della Co-

stituzione, i seguenti disegni di legge, già presentati al Senato il 1°ottobre 2001 e trasferiti dal Governo alla Camera, che sono stati assegnati, ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 1, del regolamento, in sede referente, alle sotto indicate Commissioni:

XI Commissione permanente (Lavoro):

« Conversione in legge del decreto-legge 28 settembre 2001, n. 355, recante disposizioni urgenti in materia di lavoro supplementare nei rapporti di lavoro a tempo parziale e di opzione sui sistemi di liquidazione delle pensioni, nonché di regolarizzazione di adempimenti tributari e contributivi per i soggetti colpiti dal sisma del 13 e del 16 dicembre 1990 in talune province della Regione siciliana » (1700) – Parere delle Commissioni I, V e VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria);

VI Commissione permanente (Finanze):

« Conversione in legge del decreto-legge 1° ottobre 2001, n. 356, recante interventi in materia di accise sui prodotti petroliferi » (1701) – Parere delle Commissioni I, V, IX, X e XIII.

I suddetti disegni di legge, ai fini dell'espressione del parere alle Commissioni competenti, previsto dal comma 1 del predetto articolo 96-bis, sono stati altresì assegnati al Comitato per la legislazione.

Annuncio di petizioni (ore 18,13).

PRESIDENTE. Sono pervenute alla Presidenza le seguenti petizioni, che saranno trasmesse alle sotto indicate Commissioni:

Diego Sabella, di Sciacca (Agrigento), chiede un provvedimento legislativo per contrastare il fenomeno del « mobbing » (45) – alla XI Commissione permanente (Lavoro);

Roberto Nisi, di Lecce, e numerosi altri cittadini, chiedono provvedimenti le-

gislativi per interventi di edilizia carceraria e di modifica della normativa sui benefici penitenziari (46) — *alla II Commissione permanente (Giustizia)*;

Fabio Sedda, di Sassari, chiede un provvedimento legislativo per la revisione della normativa relativa al settore delle autoscuole con particolare riferimento al regime di limitazione per l'esercizio di tale attività (47) — *alla IX Commissione permanente (Trasporti)*;

Zeno Viggiani, di Pesaro, chiede un provvedimento legislativo per misure di prevenzione degli incidenti sulle piste di sci (48) — *alla VII Commissione permanente (Cultura)*;

Martino Nuvoli, di Bolotana (Nuoro), chiede un provvedimento legislativo per l'abolizione dell'ICI e di tutte le altre imposte comunali (49) — *alla VI Commissione permanente (Finanze)*;

Pier Luigi Martinez, di Collegno (Torino), chiede un provvedimento legislativo per garantire la tutela dei propri diritti e interessi legittimi e per la possibilità di potere in concreto agire e difendersi davanti ad ogni giurisdizione (50) — *alla II Commissione permanente (Giustizia)*;

Giuseppe L'Insalata, di Ginosa (Taranto), chiede l'adozione di iniziative urgenti in ordine al problema dei militari italiani dispersi in Russia nella seconda guerra mondiale (51) — *alla IV Commissione permanente (Difesa)*;

Alfredo Lapetina, di Potenza, chiede nuove norme per il calcolo della indennità integrativa speciale nella determinazione della buonuscita di tutti i pubblici dipendenti (52) — *alla XI Commissione permanente (Lavoro)*.

Per la risposta ad uno strumento del sindacato ispettivo (ore 18,14).

GERARDO BIANCO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GERARDO BIANCO. Signor Presidente, innanzitutto le porgo i miei saluti. Credo che si debba un omaggio per il modo in cui presiede e per il garbo con il quale riceve anche l'ultimo venuto, quale io sono in questo momento.

Sono costretto, ancora una volta, ad una ripetizione noiosa: ho presentato nei mesi scorsi un'interpellanza sul caso di Bagnoli ed ho pregato la Presidenza (ed il Presidente di turno era proprio lei) di sollecitare la risposta del Governo. Tale risposta non è ancora venuta. Dobbiamo, invece, assistere ad affermazioni azzardate come quelle fatte di recente dal ministro Gasparri all'assemblea dei giovani industriali di Capri. Sono state fatte affermazioni non suffragate ed il Governo si rifiuta di venire in questa sede a rispondere alla nostra interpellanza. Teniamo presente che si tratta di applicare un provvedimento di legge, cioè la concessione di 150 miliardi prevista da una legge: il Governo continua a rifiutarsi di ottemperare a questo impegno.

Vorrei pregarla, signor Presidente, di sollecitare ancora, per l'ennesima volta, il Governo. So che lei è autorevole e può ottenere — lo spero — una risposta finalmente positiva.

PRESIDENTE. La ringrazio per i cortesi apprezzamenti, che ricambio. Siamo stati seduti agli stessi banchi per parecchio tempo, anche nell'Ufficio di Presidenza.

Mi permetto di ricordarle, per dimostrare come il Presidente è ligio al regolamento, che richieste come questa andrebbero inoltrate a fine seduta. Dato che siamo ancora nel corso della seduta, approfitto per farle un piccolo appunto in maniera che lei, la prossima volta, mi farà certamente meno complimenti ma, forse, più fondati sulla mia attuale condizione di Presidente di turno della seduta. Voglio anche dirle, però, proprio perché la sua richiesta è giusta ed era stata già avanzata, che la farò presente, perché mi pare corrisponda ad un'esigenza da lei sottolineata.

Sospendo la seduta fino alle 19,30.

La seduta, sospesa alle 18,15, è ripresa alle 19,35.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PIER FERDINANDO CASINI

Informativa urgente del Governo sul tragico incidente avvenuto questa mattina all'aeroporto di Milano-Linate.

PRESIDENTE. Avrà ora luogo lo svolgimento di un'informativa urgente del Governo sul tragico incidente avvenuto questa mattina all'aeroporto di Milano-Linate. Invito i colleghi presenti ad alzarsi in piedi per un minuto di silenzio (*Il Presidente si leva in piedi e con lui i deputati presenti ed i membri del Governo — L'Assemblea osserva un minuto di silenzio*).

Ringrazio il Vicepresidente del Consiglio dei ministri, onorevole Fini, ed i rappresentanti del Governo. Dopo l'intervento del sottosegretario per le infrastrutture ed i trasporti, onorevole Tassone, potrà intervenire un oratore per ciascun gruppo ed un oratore per ciascuna delle componenti del gruppo misto.

Ha facoltà di parlare il sottosegretario per le infrastrutture ed i trasporti, onorevole Mario Tassone.

MARIO TASSONE, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, il Governo esprime grande dolore per le vittime, il cordoglio e la solidarietà alle famiglie per questa tragedia. Una tragedia che si è verificata alle ore 8,14 sulla pista di decollo dell'aeroporto di Linate, quando un aereo commerciale delle linee aeree scandinave Sas e un aereo da trasporto passeggeri sono entrati in collisione.

Il velivolo scandinavo *McDonnell Douglas MD80* al momento dell'impatto era in fase di rullaggio per il decollo alla volta di Copenaghen, mentre il piccolo *Cessna* — come è noto sono due — era diretto in Francia all'aeroporto Lebrouget. A bordo del primo aereo *MD80* vi erano centoquattro passeggeri e sei componenti dell'equi-

paggio; sul secondo si trovavano due passeggeri e due componenti dell'equipaggio.

Purtroppo, a seguito dell'impatto l'aereo di linea si è schiantato su un capannone adibito a smistamento bagagli. Le vittime accertate, sino a questo momento, sono centodiciotto: centodieci del primo aereo, quattro del secondo e quattro addetti allo smistamento bagagli. Sempre in questo momento, le vittime di nazionalità italiana accertate sono cinquantaquattro, di cui quarantotto imbarcate sul volo di linea, due imbarcate sul *Cessna* e quattro dipendenti della Sea.

Al momento dell'impatto le condizioni meteo riportavano nebbia, ma l'aeroporto era aperto al traffico. Sulle cause della sciagura sono state aperte tre inchieste: una della magistratura, una dell'agenzia per la sicurezza del volo e una del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La commissione ministeriale è già al lavoro e dovrà rispondere immediatamente e, comunque, non oltre 30 giorni da oggi.

Ovviamente, bisogna accertare le cause, se gli strumenti hanno funzionato, se c'era il funzionamento del radar di terra, senza lasciare, dunque, nulla di intentato rispetto all'accertamento della verità su questa grande tragedia. Fino a quando le commissioni non avranno decifrato le scatole nere dei due aerei e la registrazione della torre di controllo, non possono essere avanzate ipotesi in qualche modo suffragate dai fatti.

È, invece, possibile escludere sin d'ora che le cause del disastro siano in qualche modo riconducibili al fenomeno del terrorismo. Il Governo seguirà l'evolversi dell'accertamento e terrà costantemente informato il Parlamento, anche per un confronto e un dialogo che dobbiamo mantenere con i colleghi parlamentari che hanno presentato delle interrogazioni o delle interpellanze, non soltanto per questa tragedia ma anche per vicende analoghe e per incidenti mancati che interessano l'area dei trasporti.

Signor Presidente, questa è l'informativa che il Governo rassegna in questo momento al Parlamento, ovviamente, dichiarando la propria disponibilità al con-

fronto con i parlamentari anche per il seguito, quando avremo ulteriori elementi di approfondimento sulla base dei risultati degli accertamenti che ho qui richiamato.

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

GRAZIELLA MASCIA. Il dolore espresso dal Presidente della Camera e ribadito questa sera è il dolore di tutti noi e del gruppo di Rifondazione comunista.

Oggi Milano è una città muta, sgomenta; in questo quadro internazionale di grande preoccupazione per una guerra in corso, la tragedia di oggi si aggiunge a questo sgomento.

Con l'onorevole Pisapia ho depositato anch'io, oggi, un'interrogazione per verificare le cause di quanto avvenuto. Naturalmente, seguiremo — come ha detto il sottosegretario — l'evolversi della situazione e anche le risposte che, di volta in volta, saremo in grado di ottenere per comprendere le ragioni di questo disastro.

Tuttavia, già da quanto si è visto oggi, da quanto è stato denunciato dalle organizzazioni sindacali, parrebbe che da questa ipotesi non possa essere escluso il mancato funzionamento di determinate strumentazioni, in particolare, di quella strumentazione denominata ASMI, che dovrebbe servire proprio per gestire i movimenti a terra degli aerei. In questo caso, se così fosse, il pilota avrebbe segnalato in modo errato la propria posizione, determinando questo incidente. Ciò non sarebbe avvenuto, in una situazione di nebbia, se le strumentazioni fossero state efficienti.

Spiace, in una situazione così tragica, dover ricordare battaglie precedenti, svolte in quest'aula, proprio dal gruppo di Rifondazione comunista. La società che gestisce il controllo dei voli, l'ENAV, dice di avere a disposizione 1.500 miliardi da spendere proprio per la sicurezza; è una società che, peraltro, abbiamo richiamato proprio la scorsa settimana, perché ha trovato modo, in quella settimana, di dar vita ad un'altra società, la Tecnosistemi, insieme a Paolo Berlusconi. Dunque, ab-

biamo posto questo problema proprio perché ci eravamo opposti alla costituzione della Spa ENAV, in primo luogo, perché vi era un monopolio naturale e non si capiva la necessità di addivenire a questa scelta, in secondo luogo, perché eravamo preoccupati che la scelta di determinare una Spa, con il conseguente percorso di mercato e di borsa, desse luogo a risparmi obbligati — essendo quella la logica di mercato — in particolare, sui sistemi di sicurezza, le cui conseguenze — come si vede — sono pagate dai cittadini e dai lavoratori.

In questo caso non si può tacere questa preoccupazione, non si può tacere perché — non è che noi siamo fissati — questa è la logica cui troppo spesso andiamo incontro.

Dunque, senza voler esprimere giudizi ultimativi, se queste determinazioni, se queste preoccupazioni che sono già emerse dalle stesse organizzazioni sindacali fossero confermate, le nostre interrogazioni sarebbero anche altre.

Noi, comunque, avevamo proposto — ripeto — la scorsa settimana, in un comunicato, annunciando determinate interrogazioni, di bloccare questi affari in corso perché, nel momento in cui è stata costituita questa società, era stato assunto l'impegno, in questo Parlamento, dell'unicità dell'azienda, dell'internalizzazione dei servizi e della tutela dei lavoratori. È una società che è stata oggetto di discussione proprio per la sua gestione degli appalti, per il suo sistema di assunzioni clientelari che non teneva conto della necessaria organizzazione del lavoro all'intero dell'azienda nonché per la lottizzazione e le modalità di gestione. Avevamo, perfino, chiesto le dimissioni del gruppo dirigente di questa azienda.

Non voglio ribadire, in questa sede e in una giornata come questa, le richieste di dimissioni; tuttavia, a maggior ragione, se questi dubbi, queste perplessità, fossero confermate quali cause di questa tragedia, credo che il Governo e il Parlamento dovrebbero rimettere in discussione una scelta che, come si vede, ha delle conse-

guenze così pesanti affinché, dopo una tragedia così grande, si possa evitare che ve siano delle altre.

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

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, a fronte di 114 morti sentiamo, innanzitutto, il dovere, come ha fatto il Presidente della Camera, di esprimere il nostro cordoglio alle famiglie delle vittime ed alla città di Milano che è stata colpita da questo tragico evento; credo, però, che non faremmo giustizia se, anche a partire da questa sera, non ricercassimo le ragioni della verità: abbiamo l'esigenza di rispondere agli interrogativi che oggi si pongono nel paese. Quindi, con altrettanta fermezza, noi invochiamo, fin da questo momento, che sulla questione ci siano il massimo della trasparenza ed il massimo dell'informazione possibili; capisco l'imbarazzo del sottosegretario Tassone ma, veramente, sapremmo ben poco, se dovessimo attenerci alla comunicazione che ci ha reso. Mi rendo conto che non c'è una Commissione d'indagine che abbia già svolto il suo lavoro; tuttavia, già si registrano prese di posizione e notizie abbastanza precise, in ordine a questioni che attengono alla gestione degli aeroporti milanesi.

Noi siamo di fronte, cari colleghi, ad una situazione, di per sé grave del traffico aereo, a livello internazionale, quale si è determinata dopo l'11 settembre. Quanto è accaduto oggi mette in ginocchio il sistema aeroportuale in Italia, creando condizioni di grande insicurezza e di grande difficoltà: credo non possa essere questa la risposta. Noi abbiamo bisogno urgente di verità, di certezze e di garanzie.

Sottolineiamo la presenza del Vicepresidente del Consiglio e del ministro per l'attuazione del programma di governo, ma è grave, gravissimo che, in questo contesto, il ministro Lunardi non abbia ritenuto, nemmeno questa volta — nemmeno questa volta, lo ripeto —, fosse suo dovere confrontarsi in Parlamento. Quest'assenza è costante; credo che, se ci fosse

stato un confronto in ordine alla questione, in qualche misura avremmo individuato meglio i problemi che attengono alla situazione e, soprattutto, di fronte alle difficoltà ed alle emergenze che ci sono, saremmo stati costruttivi: questa, infatti, è la natura del confronto, che è utile proprio perché incrementa la possibilità di conoscere le questioni e di affrontarle.

Se il ministro Lunardi fosse stato più attento, per esempio, avrebbe preso atto, sarebbe stato informato — spero che ciò si sia verificato — di quanto l'Agenzia per la sicurezza del volo, nella persona del suo presidente, dichiarava nella recente audizione in Commissione. Riporto soltanto quest'affermazione: in particolare, l'Agenzia continua a riscontrare carenze nel circuito della comunicazione degli eventi e dell'informazione relativa alla sicurezza del volo; al riguardo l'Agenzia si è più volte attivata per sensibilizzare i soggetti su cui incombe, per legge, l'obbligo di comunicazione di tali eventi, affinché le notizie sugli eventi stessi vengano portate a conoscenza dell'Agenzia con tempestività, in maniera sistematica e completa degli elementi necessari.

Vorrei sottolineare tale disattenzione, che assolutamente non intendo collegare a questo evento; anche da questo punto di vista, si richiede, forse, una maggiore attenzione sul problema dei trasporti, che è un sistema nevralgico per la vita del paese, non soltanto in questo momento, ed una minore attenzione — non perché essa non sia necessaria — ai problemi delle infrastrutture. Dobbiamo dirlo con grande chiarezza e il dolore e l'amarezza che proviamo non possono farci velo, impedendoci di affermare e di sottolineare questo problema: l'assenza del ministro, sulle questioni del trasporto. Per le condizioni e la situazione nella quale ci troviamo, credo che i nostri toni debbano essere di grande responsabilità; ma, forse, se il ministro fosse stato attento, avrebbe colto che il problema dei radar, evidenziato dal rappresentante dei piloti, era questione che le organizzazioni sindacali,

tutte, non soltanto la triplice, avevano già sollevato, reclamando che si intervenisse, in qualche modo, sulla situazione.

Vorrei aggiungere un'ultima considerazione, già fatta in precedenza. Questa sera, più che la comunicazione ci è stata resa la notizia, ma quella la conoscevamo. Il Ministero dell'interno ha già decretato la conclusione dell'indagine: si è trattato di errore umano. Noi vorremmo invitare tutti a riflettere non solo sullo stato attuale, perché saremmo ingenerosi, ma anche sullo spreco e sulle insufficienze nella gestione degli aeroporti milanesi.

Detto questo, ripeto, sollecitiamo con urgenza la convocazione della Commissione trasporti perché ci sia un approfondimento su queste questioni perché, oltre al lutto, oltre al dolore, credo si debba reclamare la verità e vadano individuate le responsabilità (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo*)

PRESIDENTE. Desidero comunicare all'Assemblea, anche in riferimento alle comunicazioni svolte dall'onorevole Pasetto nel suo intervento, che nella giornata odierna ci siamo messi in contatto, fin dal mattino, con il ministro Lunardi, il quale ci ha fatto sapere che era doverosamente impegnato nella città di Milano. Nonostante questo, noi, ed io personalmente, abbiamo voluto che alla Camera dei deputati si svolgesse questa informativa del Governo. Per questo, ho ringraziato il Vicepresidente del Consiglio, che è qui in aula con noi, la cui presenza sta a dimostrare l'attenzione che il Governo presta alla questione.

Ho ritenuto opportuno rendere questo chiarimento non perché ci sia bisogno di un avvocato difensore — e soprattutto il Presidente della Camera sarebbe molto improprio come avvocato difensore — ma perché era giusto chiarire questo aspetto, visto che il ministro Lunardi ha subito manifestato la sua preoccupazione per il fatto di non poter essere presente alla seduta odierna.

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

ALESSANDRO CÈ. Signor Presidente, anche noi ci uniamo al dolore delle famiglie ed esprimiamo il nostro cordoglio per questa tragedia che purtroppo si è consumata nella giornata odierna. Tuttavia, ringraziamo il sottosegretario Tassone per la tempestiva comunicazione e oltretutto condividiamo la sollecitudine con la quale è stata aperta, anche da parte del Ministero, un'inchiesta su questo tragico episodio. Crediamo, tra l'altro, che sia abbastanza impropria la tenue polemica sollecitata dal centrosinistra, anche perché io personalmente, ma anche molti di voi, siamo frequentatori dell'aeroporto di Linate e, sinceramente, avendo frequentato anche molti altri aeroporti, credo che questa sia una delle stazioni aeroportuali dove, tutto sommato, il personale è molto attento e molto preciso nei controlli. Questo, purtroppo, senza cadere nello scetticismo, la dice lunga sulla fatalità e sul caso che alcune volte regolano l'esistenza umana.

Detto questo, aspettiamo logicamente i riscontri oggettivi: che venga valutata la scatola nera, che si veda realmente se vi sia una responsabilità umana o una inadeguatezza, una rottura di qualche apparecchiatura di controllo. Crediamo comunque che possa essere opportuno, anche da parte del Parlamento, se non istituire una Commissione di inchiesta — perché poi le Commissioni d'inchiesta indagano sul caso singolo —, attivare una indagine conoscitiva. Qui vedo in aula anche l'onorevole Pistone: ricordo che un mese fa la collega segnalò un rischio da lei corso in volo. Credo che episodi di questo genere effettivamente siano alla nostra attenzione da molto tempo.

È chiaro che la vita moderna ci porta a tempi, a modi di viaggiare forse anche esasperati, ma questi episodi effettivamente sono solo fino a un certo punto giustificabili. Noi come parlamentari abbiamo l'obbligo di verificare se veramente tutti quei sistemi di sicurezza previsti dalla legge, che magari non sono neanche sufficienti, debbano essere implementati o perlomeno rispettati oggi nel trasporto aereo.

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

GIOVANNI MONGIELLO. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, anche da parte nostra viene, in maniera viva e sentita, un profondo sentimento di cordoglio per le famiglie delle vittime. È evidente che questo incidente deve necessariamente trovare un accertamento urgente e profondo nell'era della tecnologia avanzata, della perfezione sempre più misurata di eventi scientifici. Risulta evidente che un evento simile pone molti interrogativi; quanto accaduto all'aeroporto di Linate mette in discussione il significato di una realtà, di una struttura, e pone la necessità di sottoporre a controllo le nostre strutture aeroportuali.

L'errore umano ci può essere ma risulta evidente che è necessario aiutare l'uomo a scongiurare questi eventi.

Il Governo ha fatto la sua parte: è venuto in Parlamento a riferirci l'accaduto e si è impegnato per la promozione di indagini ed inchieste. Il Parlamento, in questo caso la Camera dei deputati, ha la necessità di attendere l'esito di queste indagini e di queste inchieste. Se alcune strutture, alcune strumentazioni non hanno funzionato è evidente che ciò pone, anche per gli organi di controllo delle realtà aeroportuali, la necessità di far sì che nel futuro questi eventi non si verifichino più.

È vero, c'è la necessità del massimo della trasparenza ma c'è anche la necessità del massimo della comunicazione.

Credo che il Governo abbia già dato ampia dimostrazione del suo raccordo con il Parlamento e con il paese per tutti gli eventi che in questo momento ci appassionano e che sono davanti a noi.

Sono momenti che costringono il Governo, il Parlamento ed il paese ad interrogarsi se non sia il caso, per un evento come questo, di trovare un minimo di solidarietà, un modo per stare insieme e per trovare soluzioni atte a scongiurare eventi così luttuosi e tristi.

Per quanto ci riguarda, a nome del CCD-CDU, esprimo al Governo un sincero apprezzamento per tutto quanto ha posto in essere sia per le comunicazioni al Parlamento sia per l'impegno ad avviare immediatamente le dovute inchieste.

Per quanto riguarda il lavoro della Camera dei deputati, è evidente che l'Assemblea ed i gruppi parlamentari sapranno nel prossimo avvenire esprimersi in maniera più profonda e puntuale sulla valutazione dei fatti.

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

GABRIELLA PISTONE. Signor Presidente, penso di avere poche parole da pronunciare, anche a nome dei comunisti italiani, che possano minimamente alleviare il dolore che oggi Milano e tutti i parenti delle 118 vittime hanno provato. Ritengo che un incidente di questa gravità lasci tutti quanti sgomenti.

Sento, a livello personale e di gruppo, che sarebbe quasi ingiusto pensare di imputare al Governo la responsabilità di un incidente del genere. Tuttavia, alcune cose vanno dette e sottolineate con grande forza, anche se questa sera tutti noi usiamo un tono sicuramente dimesso, considerata la situazione: in questo momento proviamo sentimenti di pietà e di dolore che, però, nello stesso tempo, per essere davvero sinceri, esigono giustizia per le vittime. Le 118 vittime hanno bisogno di una risposta che deve provenire da scelte precise che il Governo deve adottare (*in primis* il ministro Lunardi): dal suo Presidente del Consiglio ai ministri e ai sottosegretari. Lo dico perché — il collega Cè lo ricordava — un mese fa (circa il 3 settembre) ho avuto modo di assistere in diretta ad una mancata collisione; al riguardo ho presentato immediatamente un'interrogazione ed altresì una proposta di legge, non ho voluto, in quell'occasione, creare alcun allarmismo ma semplicemente compiere il mio dovere di parlamentare, poiché ritengo che il problema sicurezza sia divenuto (non da oggi!) un problema ineludibile, non più rinviabile.

Sono tantissime le mancate collisioni in volo e a terra negli aeroporti italiani, e non solo, su cui bisogna far luce; il più delle volte non si conoscono i casi di queste mancate collisioni perché non c'è l'obbligo della comunicazione. Vi sono altre normative in Europa, per esempio in Francia ed in altri paesi, grazie alle quali, invece, quanto meno esiste un obbligo di comunicazione agli enti preposti. In Italia è stata istituita una agenzia nazionale per la sicurezza del volo; ritengo che questo organismo o qualsiasi altro — non è questo il problema — debba essere messo in condizione di funzionare (ne ho parlato direttamente con il presidente dell'agenzia, con il quale ho scambiato punti di vista).

Questa sera, nessuno vuole essere il più bravo o il primo della classe. Ci sono tanti morti; è una giornata di lutto, alla quale, in maniera molto consapevole ma anche molto determinata, noi parlamentari ed il Governo dobbiamo rispondere con grande tempestività, al di là delle inchieste che sono aperte (e che verranno chiuse in breve tempo) e che ci daranno certe risposte. Dobbiamo fare qualcosa! Non possiamo immaginare di allungare i tempi o fingere, tra una settimana, di essercene dimenticati. Pretenderò, come esponente del gruppo al quale appartengo, tutto ciò. Credo che questa richiesta dovrà provenire indistintamente da tutti i gruppi parlamentari, perché questo è il nostro dovere.

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

LUIGI MURATORI. Signor Presidente, vorrei iniziare il mio intervento esprimendo l'angoscia che tutto il gruppo di Forza Italia sta vivendo; in questo momento doloroso siamo vicini alle famiglie di tutte le persone che oggi sono decedute a causa dell'incidente, che, tra l'altro, avviene in un momento particolare in cui tutto il settore del trasporto aereo, per i noti fatti avvenuti negli Stati Uniti, sta vivendo un momento di grossa crisi e di grossa difficoltà.

Vorrei ringraziare il Presidente della Camera per la sua tempestività, ma so-

prattutto il Governo per la sua presenza. Il mio ringraziamento va anche al ministro Lunardi, il quale non è presente in questo momento, e preferisco che non lo sia, in quanto è ben rappresentato in quest'Aula. Sono contento di sapere che il ministro è a Milano, sul posto in cui è avvenuto l'incidente, a coordinare i diversi interventi necessari per l'accertamento della verità.

Credo che oggi il Governo abbia dato un esempio di efficienza, con la presenza del ministro, a poche ore dall'incidente, sul luogo. Nell'occasione egli ha inoltre nominato una commissione di inchiesta per far luce, ci auguriamo al più presto, sulla reale dinamica dei fatti.

Proprio per l'atteggiamento di rispetto nei confronti delle vittime e soprattutto delle famiglie, credo che oggi non sia soltanto Milano ad essere muta, ma anche l'intero paese per questo incidente, sicuramente uno dei più gravi avvenuti nell'ambito del trasporto aereo nel nostro paese.

Mi auguro che la falsa demagogia non diventi, a questo punto, battaglia di carattere politico sulla pelle delle vittime dell'incidente di Milano. Mi auguro che non inizi oggi la « caccia alle streghe », nell'ambito delle responsabilità, che porta poi alla non individuazione delle stesse, come più volte avviene nel nostro paese. Credo, infatti, che il nostro paese abbia più volte brillato nel mostrare un sistema in cui la responsabilità è, alla fine, di tutti e di nessuno.

Siamo certi che le responsabilità esistono e siamo grati al Governo di aver nominato una commissione d'inchiesta. Siamo grati alla magistratura che è intervenuta con altrettanta sollecitudine e che sta portando avanti, per quanto di sua competenza, le relative indagini.

Credo che debba esserci un sentimento di umiltà e di rispetto per le vittime, nell'attesa degli esiti delle analisi condotte dalla commissione d'inchiesta volte ad accertare la reale dinamica degli incidenti.

I dati certi indicano la presenza di nebbia: dalle registrazioni dei colloqui intercorsi fra la torre e l'aereo della avia-

zione generale, sembra che quest'ultimo avesse avuto istruzioni per l'autorizzazione al decollo sulla pista R-5 ed abbia in realtà imboccato la pista R-6.

Credo che prima di stabilire se vi sia la responsabilità del pilota, o degli addetti alla torre, o se si tratti di insufficienza tecnica, sia giusto aspettare gli esiti dei lavori della commissione. Tra l'altro, essendo stato presente stamattina nell'ambito dell'ENAC, ente competente per l'aviazione civile, vorrei ricordare alla collega Pistone che è pur vero che l'agenzia ha lamentato alcune carenze ma è anche vero che non questo Governo, bensì il precedente, ha istituito l'ente nazionale per l'aviazione civile, al quale ha attribuito alcune competenze inerenti la prevenzione. Successivamente, è stata istituita l'agenzia per la sicurezza al volo, che ha competenza per gli incidenti e non per la prevenzione. Vorrei pertanto evitare che, come al solito, nell'ambito dell'accertamento delle responsabilità italiane, vi sia una sovrapposizione di queste ultime, tale da determinare di fatto un'assenza di responsabilità, con delle vittime che chiedono giustizia (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

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

ROBERTO BARBIERI. Signor Presidente, vorrei in primo luogo esprimere, a nome del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo, il cordoglio ai parenti delle vittime, alla città di Milano, nonché alle istituzioni milanesi, in particolare al sindaco Albertini. Cordoglio che è da intendersi rivolto, in maniera particolare, a passeggeri che stamani cominciavano un viaggio, ma soprattutto anche a lavoratori che svolgevano le proprie normali attività di lavoro e che si sono trovati vittime di questa tragedia. Segnaliamo inoltre la morte di un noto esponente di una importante famiglia imprenditoriale italiana che ha determinato il successo del settore alimentare di questo paese.

Ho apprezzato la scarna ed austera ricostruzione del sottosegretario, che per

stile si è distinto dalle dichiarazioni del ministro Lunardi, secondo me gravi, e anche delle autorità preposte all'ENAC. Infatti, sono state diffuse immediatamente notizie di agenzie di stampa che attribuivano la causa dell'incidente ad un errore umano. È stato, invece, molto più prudente ciò che ha dichiarato il sottosegretario: occorre aspettare l'esito di un'inchiesta tecnica e di un'inchiesta giuridica della magistratura per capire le effettive cause dell'incidente. Però qualcosa lo ha detto: in un aeroporto moderno di una città moderna d'Europa, come l'aeroporto di Milano, incidenti come questo non devono avvenire. Gli investimenti in sistemi di sicurezza servono proprio per prevenire l'errore umano.

Non ci troviamo di fronte ad un caso molto complesso: si tratta di un aeroporto la cui struttura logistica è abbastanza semplice; l'incrocio fra le due piste principali e quella per gli aerei più piccoli è un incrocio prevedibile e facilmente monitorabile. Quindi, bisognerà accertare che cosa non ha funzionato. Il radar di terra? Il rapporto fra la torre di controllo e gli aeromobili?

Però una cosa va detta ed è importante dirla: è ora che si passi ad una razionalizzazione del sistema aeroportuale lombardo. In questi ultimi anni, abbiamo assistito ad uno sviluppo disordinato degli aeroporti milanesi, non correlato ad un piano regionale aeroportuale lombardo. Credo che sia ora di passare ad una gestione diversa della società che gestisce gli aeroporti di Milano. Non è la prima volta che sorgono problemi. Ricorderete sicuramente i gravissimi casi di inefficienza gestionale di qualche tempo fa, legati ad una contingenza atmosferica, che portarono grandissimi disagi ed esposero al ridicolo uno scalo importantissimo come Malpensa, davanti a tutto il mondo e a milioni di viaggiatori. Probabilmente, è ora di passare ad una gestione diversa: forse non è più il posto per ex presidenti di Confindustria o per imprenditori di scarso successo nei propri settori. Mettiamolo sul mercato questo aeroporto! Credo che sia uno degli ultimi casi in cui un

comune è azionista di maggioranza. In altri aeroporti sono stati fatti grossi salti di qualità sul piano operativo e della sicurezza, dandone la gestione a chi, per mestiere, fa questo.

Quindi, noi speriamo che la commissione d'inchiesta dia tutti gli elementi per accertare le responsabilità, poiché gli errori umani possono essere prevenuti attraverso le tecniche di sicurezza e poniamo con forza il problema del sistema aeroportuale lombardo, della sua proprietà e della sua gestione.

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

ITALO BOCCHINO. Signor Presidente, onorevole Vicepresidente del Consiglio, colleghi rappresentanti del Governo, desidero prima di tutto esprimere il cordoglio dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale per le 118 vittime dell'incidente accaduto questa mattina all'aeroporto di Milano, incidente avvenuto nel nostro paese in un momento molto particolare in cui i cittadini già sono preoccupati per gli spostamenti, per la loro libertà di movimento in Italia, in Europa e in tutto il mondo, a causa di questioni internazionali che sicuramente in questi giorni ed in queste ore tengono tutti tesi. Il nostro cordoglio va, ovviamente, anche alla città di Milano, alla regione Lombardia e, soprattutto, a tutte le famiglie per il lutto che le ha colpite.

Tuttavia, prendiamo anche atto del funzionamento dei soccorsi. Abbiamo notato, infatti, che fin da questa mattina la macchina dei soccorsi si è messa in moto velocemente e le autorità competenti hanno cercato di diramare quante più informazioni possibili, nel minor tempo possibile. Prendiamo atto della presenza operosa del Governo, oggi, in aula. C'erano poche notizie da dare, il sottosegretario Tassone ha potuto darci poche informazioni, per prudenza, ma dobbiamo prendere atto che il Governo è venuto immediatamente a riferire al Parlamento e il ministro Lunardi è andato immediatamente a prendere conoscenza della situazione, per quanto tragica.

Un Governo, di fronte ad incidenti del genere, non può che agire in questo modo e noi dobbiamo prenderne atto positivamente. E rattrista — lo dico ad alcuni colleghi dell'opposizione — che in momenti così tristi e così difficili per la vita del paese, di fronte a queste vittime, alcune molto giovani, stroncate in modo così duro, ci sia il tentativo di buttarla in politica.

Non si può buttare in politica un incidente in cui hanno perso la vita 118 persone. Non si può buttarlo in politica perché, in questo caso, dovremmo discutere su chi ha deciso la frammentazione delle competenze nel settore aeronautico in questo paese, su chi ha fatto le scelte in merito ai vertici competenti, in questo paese, nel settore aeronautico. Non vogliamo, dunque, gettarlo in politica.

Oggi, da una parte c'è il cordoglio e dall'altra la presa d'atto che il Governo è stato immediato nel rispondere e che i soccorsi sono stati immediati nell'intervenire. Vogliamo che si accertino le cause. È questo, oltre al cordoglio, ciò che pretendiamo! E per accertare le cause anche noi ci rendiamo conto che esiste una frammentazione.

Abbiamo appena appreso dal sottosegretario Tassone che sono state aperte tre inchieste, due delle quali non appartengono alla sfera di competenza del Governo, ma sono state avviate dalla magistratura e dall'Agenzia per la sicurezza del volo che, come sapete, è un'*authority* terza. Sappiamo con certezza che queste due inchieste saranno lente e che saranno secretati gli atti per l'inchiesta della magistratura; quindi, l'Agenzia per la sicurezza del volo avrà difficoltà a procedere con la propria inchiesta. Le uniche notizie che riceveremo fra trenta giorni — come ci ha comunicato il sottosegretario Tassone — saranno quelle della commissione che il Ministero per le infrastrutture ha istituito. Anche di questo vogliamo dare atto al Governo.

Sicuramente si è trattato — questo emergerà — di un errore umano. Ma l'errore umano andava comunque corretto. Bisogna verificare se ci sia stata

qualche distonia. Bisogna chiarire la questione del *radar* di terra, nonché le eventuali responsabilità anche, e soprattutto, per quegli enti di emanazione governativa nella partecipazione dell'assetto azionario e nelle nomine, affinché il Parlamento possa sapere nei confronti di chi esercitare il proprio potere di sindacato ispettivo.

Al di là dei documenti di sindacato ispettivo che tutti noi, oggi, abbiamo presentato, sull'onda dell'accaduto, vogliamo che si accertino le cause. Oggi, con certezza, sappiamo solo che fra trenta giorni il Ministero per le infrastrutture concluderà i propri lavori. Non possiamo saper nulla — perché, ovviamente non è di competenza né del Governo né del Parlamento, attraverso lo strumento del sindacato ispettivo — sull'inchiesta della magistratura e su quella dell'Agenzia per la sicurezza del volo, che è terza. Per questo motivo, ribadendo il nostro cordoglio e il nostro dolore in un momento così difficile, chiediamo — così come il Governo è intervenuto immediatamente e operosamente — a tutto il Parlamento di essere unito per dare un segnale positivo alla città di Milano e anche ai soggetti aeroportuali di Milano.

Chi conosce un po' il settore dei trasporti sa che tutti possono avere responsabilità in questa vicenda tranne il gestore aeroportuale. Di ciò dobbiamo dare atto, anche perché si tratta di soggetti che operano sul mercato e che ogni giorno gestiscono la mobilità e la libertà di movimento, costituzionalmente riconosciuta,

di milioni e milioni di cittadini italiani (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. È così esaurita l'informativa urgente.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Martedì 9 ottobre 2001, alle 10:

1. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

S. 373 — Primi interventi per il rilancio dell'economia (*Approvato dal Senato*) (1456).

— *Relatore:* Falsitta.

(Ore 19)

2. — Comunicazioni del Governo sui più recenti sviluppi della situazione internazionale.

La seduta termina alle 20,15.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa alle 22,40.

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.

Lire 1900 = € 0,98

Stampato su carta riciclata ecologica



14STA0000410