

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PUBLIO FIORI

La seduta comincia alle 15,30.

LUCIANO DUSSIN, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 6 novembre 2001.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Alemanno, Baccini, Ballaman, Buttiglione, Cicu, Colucci, Delfino, Dell'Elce, Galati, Maroni, Martusciello, Matteoli, Miccichè, Molgora, Possa, Santelli, Scarpa Bonazza Buora, Stefani, Taormina, Tremaglia, Valducci, Viceconte, Viespoli e Vietti sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono trentuno, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Nomina dei componenti la Commissione per l'accesso ai documenti amministrativi.

PRESIDENTE. Comunico che, in data odierna, il Presidente della Camera ha designato quali componenti della Commissione per l'accesso ai documenti amministrativi, istituita presso la Presidenza del

Consiglio dei ministri, con legge 7 agosto 1990, n. 241, i deputati Giorgio Conte e Pierantonio Zanettin.

Il Presidente del Senato della Repubblica, in data odierna, ha designato quali componenti della stessa Commissione i senatori Aleandro Conti e Ida Dentamaro.

Nomina dei componenti la Commissione consultiva per la concessione di ricompense al valore e al merito civile.

PRESIDENTE. Comunico che, in data odierna, il Presidente della Camera ha designato quale componente della Commissione consultiva per la concessione di ricompense al valore e al merito civile, istituita presso il Ministero dell'interno, con legge 2 gennaio 1958, n. 13, il deputato Fabio Garagnani.

Il Presidente del Senato della Repubblica, in data odierna, ha designato quale componente della stessa Commissione il senatore Angelo Flammia.

Discussione del disegno di legge: S. 696 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 settembre 2001, n. 354, recante disposizioni urgenti per il trasporto aereo (approvato dal Senato) (1839) (ore 15,42).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 settembre 2001, n. 354, recante disposizioni urgenti per il trasporto aereo.

(Discussione sulle linee generali – A.C. 1839)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Informo che il presidente del gruppo parlamentare dei Democratici di sinistra-l'Ulivo ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazione nelle iscrizioni a parlare, ai sensi del comma 2 dell'articolo 83 del regolamento.

Avverto che la IX Commissione (Trasporti) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Muratori, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

LUIGI MURATORI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, prima di intervenire nel merito del decreto-legge al nostro esame, ritengo doveroso sottolineare il favorevole giudizio di valore espresso da tutti i gruppi parlamentari del Senato su questo provvedimento legislativo, con un'unanimità di consensi confermata anche nel corso dei lavori della Commissione trasporti da parte di tutti i gruppi intervenuti. Infatti, al di là dei diversi punti di vista, l'opportunità del provvedimento legislativo in esame è stata colta dai gruppi parlamentari, di maggioranza e di opposizione, proprio in considerazione della gravità della situazione che si è verificata per l'intero settore della navigazione aerea in tutto il mondo, in particolare negli Stati Uniti d'America e in tutta l'Europa.

Non a caso, in questi giorni gli addetti ai lavori e gli osservatori economici parlano di migliaia di posti di lavoro a rischio per l'intero comparto e, addirittura, di problemi di sopravvivenza per alcune grandi compagnie aeree. Questa situazione è, pertanto, grave e drammatica dal punto di vista socioeconomico, ma lo è tanto di più dal punto di vista etico e morale, perché collegata ai vili attentati terroristici dell'11 settembre scorso, compiuti negli Stati Uniti, e all'immane tragedia di migliaia di vittime innocenti che ne è derivata.

A causa di questi attentati e di questa tragedia si sono verificate, fra l'altro, drammatiche situazioni di crisi anche nel settore dei trasporti aerei civili in tutti i paesi del mondo, compreso il nostro, che sappiamo

essere un paese dove il turismo rappresenta una forma inesauribile di ricchezza e di cultura legata, in gran parte, al bacino di utenza assicurata dal trasporto aereo.

Il giudizio di valore pressoché unanime di tutti i gruppi, maggioranza ed opposizione, registrato nella discussione al Senato e in Commissione trasporti alla Camera nel corso dell'esame del decreto-legge è stato ispirato anche da queste ragioni morali e dalla gravità della situazione economica che ho ricordato.

Onorevoli colleghi, questo è il motivo per cui, prima di illustrare il provvedimento in esame, mi sono sentito in dovere di evidenziare, ancora una volta, lo spirito *bipartisan* con il quale, maggioranza ed opposizione, hanno affrontato con profondo senso di responsabilità la situazione.

Il decreto-legge prevede, all'articolo 1, comma 1, la prestazione a titolo gratuito, da parte dello Stato italiano, di una garanzia in favore delle compagnie aeree nazionali abilitate a svolgere servizi di trasporto di passeggeri e merci per il risarcimento dei danni subiti da terzi a seguito di atti di guerra o di terrorismo nell'esercizio delle loro attività.

I drammatici eventi dell'11 settembre scorso, infatti, oltre a determinare una significativa riduzione del numero dei passeggeri, hanno indotto le compagnie di assicurazione a disdire i contratti di copertura assicurativa stipulati con le compagnie aeree per i rischi derivanti da atti di guerra o terroristici e ad offrire nuove polizze assicurative che prevedono sia una copertura più limitata sia costi molto più elevati rispetto a quelli praticati nel periodo precedente.

Il provvedimento in esame, dunque, è pienamente in linea con le conclusioni del vertice Ecofin e trova corrispondenza nei provvedimenti, già decisi da diversi paesi europei, con i quali si introduce una garanzia statale in favore delle compagnie di bandiera per i rischi assicurativi citati.

È doveroso ricordare che l'Ecofin ha suggerito che tale intervento dovrà essere subordinato a ben precise condizioni: in primo luogo, che l'aiuto dello Stato sia limitato a fronteggiare una situazione con-

tingente del mercato delle assicurazioni commerciali; in secondo luogo, che l'aiuto medesimo dello Stato sia circoscritto ad un periodo limitato ed accompagnato da misure dedicate a ripristinare le condizioni di mercato in questo settore.

Numerosi paesi europei, tra i quali la Germania, la Spagna, la Francia, la Svizzera, la Svezia, il Regno Unito, il Lussemburgo, in base a queste direttive, hanno già emanato provvedimenti coerenti a tale grave situazione.

Anche il Governo italiano ha deciso di intervenire tempestivamente nel merito, predisponendo il decreto-legge in esame, tenuto conto che le compagnie aeree si trovano oggi nella drammatica impossibilità di ottenere quella copertura assicurativa loro praticata prima dei fatti dell'11 settembre 2001.

Questa garanzia statale è stata estesa — attraverso un emendamento del relatore, accolto con voto unanime durante l'esame in sede referente presso la Commissione trasporti — anche alle imprese di gestione aeroportuale, anch'esse esposte potenzialmente, nell'esercizio delle loro attività, al rischio di atti di guerra o di terrorismo.

Ai sensi del comma 2, del medesimo articolo 1, la garanzia è prestata limitatamente agli importi per i quali le imprese del trasporto aereo si trovano nell'impossibilità di ottenere coperture assicurative a causa del rifiuto, da parte delle stesse compagnie assicurative, di stipulare contratti di assicurazione, ovvero nei casi in cui i premi risultino eccessivamente onerosi rispetto alle condizioni di mercato ordinariamente praticate fino all'11 settembre 2001.

A questo punto, occorre valutare con attenzione l'opportunità di stabilire una soglia minimale, fino alla quale dovrebbero rispondere le stesse compagnie del trasporto aereo mediante una polizza assicurativa.

Sempre in base al comma 2, la garanzia dello Stato è prestata fino ad un importo massimo, per ciascuna impresa e per singolo sinistro, di 2,2 miliardi di euro, corrispondenti a circa 4.200 miliardi di lire.

In merito a tale disposizione si segnala che, nel corso dell'esame in sede consultiva presso le Commissioni bilancio del Senato e della Camera, è stata affrontata la questione relativa agli oneri a carico del bilancio dello Stato, eventuali e non quantificabili, che il decreto-legge potrebbe produrre.

È stato osservato che la copertura finanziaria ha natura eventuale perché l'onere è destinato a prodursi soltanto a seguito del verificarsi delle condizioni prescritte per la prestazione della garanzia da parte dello Stato e, quindi, soltanto nella malaugurata eventualità in cui si verificassero effettivamente atti di guerra o di terrorismo. Per tali ragioni, il provvedimento non può, dunque, recare alcuna clausola di copertura finanziaria esplicita. In ogni caso, alla copertura finanziaria dell'eventuale onere derivante dall'escusione della garanzia prestata dallo Stato, si provvederebbe attraverso il ricorso alle risorse stanziato presso il fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine, di cui all'articolo 7 della legge 5 agosto 1978, n. 468.

È anche opportuno ricordare la modifica apportata dalla Commissione trasporti, che ha accolto le osservazioni espresse, in tal senso, sia dalla Giunta per gli affari delle Comunità europee del Senato sia dal Comitato per la legislazione della Camera, relativamente all'opportunità di sostituire, all'articolo 1, comma 2, il termine « euri » con « euro ».

La durata della garanzia relativa alla copertura assicurativa oggetto del decreto-legge in esame, prevista inizialmente nel testo originario per un termine di un mese, era stata successivamente estesa, da parte del Senato, ad un periodo di due mesi, a decorrere dalla data di entrata in vigore del provvedimento stesso. Inoltre, all'articolo 1, comma 2, era stata inserito un terzo periodo, secondo il quale il termine dei due mesi, subordinatamente al riesame della situazione nelle competenti sedi comunitarie, poteva essere rinnovato ulteriormente e comunque non oltre la data del 31 dicembre 2001. Tuttavia, dal momento che, fino ad oggi, non è stato

ancora definito, in sede comunitaria, lo strumento attraverso il quale estendere la durata della garanzia statale, tale disposizione doveva intendersi nel senso che il suddetto rinnovo potesse essere realizzato mediante ulteriore e specifica previsione legislativa.

Pertanto, nel corso dei lavori della Commissione trasporti, accogliendo all'unanimità un emendamento del relatore, si è convenuto di riformulare la disposizione stessa, specificando che la garanzia statale è prestata fino al 31 dicembre 2001. In questo modo, si potrà consentire alle compagnie aeree ed alle imprese di gestione aeroportuale di avere prospettive più chiare, quanto meno fino a tale data.

Ai sensi dell'articolo 1, comma 3, viene esclusa ogni azione di rivalsa dello Stato nei confronti delle imprese di trasporto aereo per le spese sostenute a titolo di garanzia assicurativa, ad esclusione dei casi di dolo o di colpa grave. La scelta di rinunciare ad ogni tipo di remunerazione o rivalsa nei confronti delle compagnie aeree per la garanzia prestata è fondata, secondo la relazione illustrativa del disegno di legge di conversione, sul carattere straordinario e limitato nel tempo della misura agevolativa prevista.

Onorevoli colleghi, con questo provvedimento il Governo italiano potrà allinearsi alle iniziative assunte dagli altri governi europei e dallo stesso Governo degli Stati Uniti a favore delle proprie compagnie di bandiera, riequilibrando, in tal modo, i fenomeni di concorrenza impropria che si sono registrati, all'indomani dell'11 settembre, sul mercato internazionale.

Considerando l'urgenza del provvedimento, rilevata ed accolta da tutti i gruppi parlamentari della maggioranza e dell'opposizione, sia nel corso del dibattito al Senato sia nel corso dei lavori in Commissione trasporti, sarebbe opportuno che il disegno di legge di conversione del decreto-legge 28 settembre 2001, n. 354, recante disposizioni urgenti per il trasporto aereo, venisse approvato in tempi rapidi, come impone la grave situazione che tutti stiamo vivendo.

Onorevoli colleghi, è inutile aggiungere che l'auspicio di tutti noi è di non vedere mai realizzate le disposizioni previste da questo provvedimento, perché nel nostro paese non si saranno verificati né atti di guerra né atti di terrorismo. Questa è la grande speranza di tutto il Parlamento italiano.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

NINO SOSPIRI, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, mi riservo di intervenire in sede di replica.

Sull'ordine dei lavori (ore 15,55).

VITTORIO TARDITI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VITTORIO TARDITI. Signor Presidente, giungono in questo momento notizie drammatiche su un nuovo incidente aereo a New York, che si sarebbe verificato in fase di atterraggio. Le notizie sono frammentarie, ma purtroppo il bilancio sembra abbastanza grave perché ci sono quattro edifici in fiamme. Al momento, non sappiamo con precisione niente di particolare, ma alcune modalità potrebbero far presupporre che si sia proprio di fronte ad un ennesimo atto di violenza contro gli Stati Uniti.

A questo punto, non so se lei reputi opportuno sospendere la seduta in attesa di aggiornamenti, oppure se preferisca procedere nei lavori. Tuttavia, mi sembra doveroso dar atto di questa notizia immediatamente. Peraltro, le notizie di agenzia sono frammentarie e non ancora convincenti, ma, in ogni caso, si tratta, certamente, di un fatto di notevole gravità, che in questo momento ci colpisce profondamente.

PRESIDENTE. La Presidenza era già al corrente dell'accaduto. Il Presidente della

Camera, onorevole Casini, è stato tempestivamente informato e ha preso contatti con i rappresentanti del Governo perché, appena possibile, vengano a riferire.

NINO SOSPIRI, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NINO SOSPIRI, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, apprendiamo la terribile notizia — a prescindere dal fatto che si sia trattato di un incidente o di un atto terroristico — proprio nel momento in cui ci stiamo occupando di questioni connesse al rischio del volo, come lei ha affermato, e deve essere verificata.

Tuttavia, signor Presidente, il Governo ritiene che sarebbe opportuno proseguire comunque nell'esame del provvedimento. Si tratta di misure che vanno senz'altro approvate: successivamente, a seconda delle circostanze, potrà essere necessario adottarne altre. Ad ogni modo, considerato l'iter sin qui seguito dal provvedimento, ritengo che queste misure dovrebbero essere approvate dalla Camera, quando sarà possibile votare. In questo senso, bisogna andare avanti nell'esame del disegno di legge di conversione. Ovviamente, il Governo si rimette alle sue decisioni.

PRESIDENTE. La Presidenza ritiene di dover proseguire, anche per conoscere gli sviluppi e le ulteriori notizie su questo terribile avvenimento.

Si riprende la discussione (ore 16).

(Ripresa della discussione sulle linee generali — A.C. 1839)

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

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, ovviamente la notizia che ci è appena

giunta, mentre il collega Muratori stava svolgendo la sua relazione, ci ha scosso un po' tutti in quest'aula. Naturalmente, siamo tutti molto preoccupati per quanto accaduto, perché comunque si tratta di un incidente aereo molto grave. Infatti, se non erro, vi sono centinaia di vittime e, se dovesse essere confermata la tesi del terrorismo internazionale (che è una dei motivi per cui oggi stiamo discutendo questo provvedimento importante, così come sottolineato dal relatore), ci sarebbero diversi elementi inquietanti che ci porterebbero a ulteriori riflessioni, anche in sede parlamentare, su quanto avvenuto, per garantire la sicurezza in tutto il mondo e, ovviamente anche per le ripercussioni che ne deriverebbero per il nostro paese.

Mi auguro che il Governo, che si è riservato di venire a riferire in Parlamento — magari oggi stesso —, possa dare notizie più precise, rispetto a quelle frammentarie che sono al momento in nostro possesso. Sicuramente si tratta di notizie inquietanti di cui non possiamo non tenere conto anche durante la discussione di questo provvedimento.

Ovviamente un pensiero, non formale e non di circostanza, va alle vittime di questo incidente aereo. Soprattutto, noi come legislatori, dobbiamo impegnarci forse di più per garantire la sicurezza del volo. Ricordo che le Commissioni trasporti riunite di Camera e Senato hanno avviato un'indagine conoscitiva nell'ambito della quale deve essere svolta una serie di audizioni per definire una proposta organica che ci consenta di comprendere quali siano i problemi e di orientarci verso una soluzione legislativa che, alla fine, ci permetta di riorganizzare tutto il settore del trasporto aereo, al fine di garantire le condizioni di sicurezza per il trasporto dei cittadini. Ed è in questo senso che oggi noi stiamo discutendo la conversione in legge del decreto-legge n.354 del 2001 sul trasporto aereo, proprio per effetto del gravissimo attentato avvenuto l'11 settembre e che tutti — purtroppo — ricordiamo.

Per quanto riguarda il comparto del trasporto aereo, in Europa e nel mondo, la

gravità della situazione è sotto gli occhi di tutti. Ci sono gravi problemi occupazionali evidenziati durante la discussione in Commissione ed anche dal relatore, onorevole Muratori. In Commissione c'è stato un impegno abbastanza forte e si è svolta una discussione molto serena e pacata che ha condotto ad una sostanziale unità per ciò che concerne il provvedimento in esame. Vi sono ancora alcuni emendamenti che verranno discussi domani, ma si tratta di emendamenti — per certi versi — migliorativi, ed anche l'eventuale loro reiezione non comporterà sicuramente problemi. L'importante è che si proceda ad approvare questo « piccolo » provvedimento — come diceva il collega Muratori — che rappresenta sostanzialmente il primo di una serie di interventi che debbono essere fatti a sostegno delle compagnie aeree. L'aver introdotto in questo provvedimento — rispetto al testo che ci ha proposto il Governo — il riferimento alle imprese di gestione aeroportuale ha rappresentato un fatto positivo che mi premeva sottolineare. Infatti, quando si parla di trasporto aereo ci si riferisce un po' a tutto; dobbiamo consentire a tutti coloro che risentono della crisi drammatica che il trasporto aereo oggi sta vivendo di poter usufruire — anche solo in termini di copertura assicurativa, così come prima ha spiegato l'onorevole relatore — di queste garanzie e di questa possibilità per evitare ulteriori appesantimenti che costringano le compagnie aeree a chiudere o gli aeroporti a gestire con grande difficoltà la vita quotidiana.

Credo debba essere compiuto qualche passaggio ulteriore, attraverso interventi anche a sostegno della nostra compagnia di bandiera e, comunque, delle compagnie aeree, poiché gli esempi che abbiamo sotto mano in questi giorni non sono certamente rassicuranti; mi riferisco alla crisi della Sabena ed al tribunale di Bruxelles che ne ha — in qualche modo — dichiarato il fallimento. La Sabena è una compagnia aerea storica che, probabilmente, molti di noi hanno utilizzato.

Credo che ciò sia un fatto inquietante con gravi ripercussioni sul trasporto di passeggeri in tutta l'Europa.

Vi è poi il problema della Swissair che rischia la stessa sorte; gran parte del personale di tali compagnie rischia il licenziamento; abbiamo, quindi, anche un dovere di carattere sociale di incentivare il settore, ovviamente sostenendone l'efficienza, tenendo conto — anche in questa fase di crisi — che vi sono tanti lavoratori che si sono spesi per tanti anni in queste compagnie aeree. Credo, quindi, che si debba andare oltre; successivamente vi sarà anche la replica del Governo in merito a questo specifico argomento. Attendiamo, comunque, un provvedimento finalizzato a sostenere la compagnia di bandiera italiana, nonché i *tour operator*, gli operatori turistici lievemente penalizzati dalla crisi che stiamo vivendo.

Ovviamente il drammatico fatto accaduto qualche minuto fa, oltre ad inquietarci tutti, sicuramente non aiuta in ordine al tema della sicurezza e ci impone un impegno ulteriore rispetto alle garanzie che noi possiamo offrire, affinché la gente possa volare tranquilla e sicura e vi sia la possibilità che queste compagnie continuino ad operare.

Il gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo, che rappresento, sostiene la conversione del decreto-legge n. 354 e condivide sostanzialmente la relazione del relatore poiché si è fatto carico di tutti i problemi sollevati in Commissione. Sono stati, comunque, presentati alcuni emendamenti che servono a completare il provvedimento così inviato in Assemblea dalla Commissione che lo ha esaminato in sede referente; ci auguriamo che i medesimi vengano accolti, in uno spirito di collaborazione e di sostegno alle compagnie aeree, che hanno bisogno, soprattutto in questa fase di grande drammaticità — anche dopo questo ultimo episodio di cui, in questi minuti, siamo venuti drammaticamente a conoscenza — di essere assicurate in modo tale che possano far fronte alla grave crisi che stanno vivendo.

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

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, anch'io come i colleghi che mi hanno preceduto, mi associo alla richiesta avanzata al Governo di fornirci, al più presto possibile, notizie sull'evoluzione di questa tragica vicenda che sta coinvolgendo, ancora una volta, la città di New York e che drammaticamente ed imprevedibilmente quest'Assemblea si trova ad affrontare in maniera emotiva, proprio oggi che la discussione verte su un tema legato a questa vicenda.

Mi associo con chi mi ha preceduto nel cordoglio per le vittime di tale sciagura che oggi, nella società dell'informazione, non siamo ancora in grado di capire; non sappiamo se si tratti di un incidente o, purtroppo, dell'ennesimo atto terroristico. Attendiamo, quindi, con tutti gli altri, l'evoluzione di questa drammatica vicenda, indipendentemente dall'esito e dall'origine che avrà.

Il provvedimento in esame, recante disposizioni urgenti per il trasporto aereo, si colloca all'interno di un pacchetto di misure di carattere straordinario, a seguito degli attentati terroristici dell'11 di settembre 2001 e speriamo di non aggiungere un'altra data.

Valutata la straordinarietà e la necessità di riconoscere, a favore delle imprese di trasporto aeree, non solo una adeguata garanzia finanziaria, rimane aperta la questione relativa al rapporto tra lo Stato e le compagnie assicurative. Oggi ci troviamo di fronte ad un fatto di carattere eccezionale — mi riferivo all'11 settembre quando ho scritto queste mie note e non ad oggi — in cui la funzione dello Stato è importante come elemento di garanzia pubblica, nei confronti dell'esercizio di pubblica utilità svolto dalle compagnie aeree. Ciò non toglie che, soprattutto a livello europeo, il nostro paese si debba far promotore di iniziative che permettano di regolamentare i rapporti con le compagnie assicurative che, oggi, hanno modificato le ordinarie condizioni di mercato praticate alle compagnie aeree per la copertura

assicurativa dei rischi derivanti da guerre o da atti terroristici, prevedendo addirittura la disdetta di tutti i contratti in essere, offrendo nuovi contratti a premi più elevati e riducendo i risarcimenti.

Nell'imprevedibilità di una situazione internazionale profondamente cambiata e destinata, purtroppo, a registrare diverse ed imprevedibili situazioni di crisi — l'ho scritto ieri e non potevo immaginare ciò di cui oggi siamo a conoscenza — si rende necessario puntare i riflettori — per così dire — verso le compagnie assicurative e il loro rapporto di garanzia sociale nei confronti dei terzi, per evitare che il carattere di eccezionalità, che oggi con questo provvedimento è garantito, diventi in futuro un elemento di incertezza finanziaria, chiedendo quindi alle compagnie assicurative di tornare a condizioni di mercato più accettabili.

Inoltre, come ho già avuto modo di segnalare in Commissione, si rende necessario inserire una soglia minimale per chiarire fino a che punto dovrebbe rispondere la compagnia di trasporto aereo, mediante la polizza assicurativa, e dove debba invece intervenire lo Stato (faccio riferimento all'attuale formulazione del comma 2 dell'articolo 1). Anche in merito all'allargamento della disciplina alle società di gestione aeroportuale, queste ultime sono sì in una situazione di crisi, ma in maniera diversa e differenziata rispetto alle necessità, in senso stretto, delle compagnie aeree interessate.

In conclusione, è importante rilevare che, ai fini del superamento del carattere di transitorietà del provvedimento, si rende necessario in futuro regolamentare tutte le materie, a fronte della considerazione prima avanzata, ed intervenire in un settore già delicato, in piena ristrutturazione, e spesso troppo esposto a incertezze di mercato; occorre tuttavia farlo nel pieno rispetto delle regole della concorrenza.

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

PIETRO TIDEI. Signor Presidente, onorevole colleghi, i provvedimenti urgenti

adottati dal Governo in materia di trasporto aereo costituiscono da una parte una « boccata d'ossigeno » per le compagnie aeree in un momento così drammatico (non faccio riferimento solo a ieri, ma anche ad oggi, pur non conoscendo ancora l'entità, né esattamente ciò che è avvenuto qualche minuto fa); tuttavia, se al di là dell'incidente, si dovesse ancora una volta trattare dell'ennesimo attentato, è certo che dovremmo, anche in termini di sicurezza, non soltanto rivedere il contenuto di questo dibattito, ma sicuramente il Governo e i governi mondiali dovrebbero cominciare ad attrezzare ed attrezzarsi in misura sicuramente diversa per affrontare le questioni della sicurezza in volo ed a terra.

Ricordavo che, a seguito dei noti avvenimenti dell'11 settembre, questo provvedimento, da un lato, rappresenta giustamente — su questo aspetto concordo con il relatore — una boccata d'ossigeno; d'altra parte, rappresenta un *minus*, ovvero un topolino partorito da questo Governo.

Vorrei evitare di fare facile polemica e tuttavia evidenziare come un provvedimento del genere non affronti alla radice i nodi strutturali della crisi che si è drammaticamente aggravata dopo l'attentato alle Twin Towers di New York. La gravità della situazione è stata rilevata sia nel corso del dibattito al Senato sia in Commissione (al riguardo basta citare i dati forniti dalle compagnie aeree per comprendere la dimensione della crisi): il calo dei profitti previsto, entro il 31 dicembre 2001, dalle compagnie aeree, ammonta a 3,7 miliardi di euro; stimate in 2, 5 miliardi di euro le perdite complessive entro lo stesso periodo; infine, i costi addizionali per polizze assicurative sono pari a 160 milioni di euro. Si parla addirittura di 140 mila posti di lavoro a rischio, con 140 mila licenziamenti a breve nel settore del trasporto aereo nel mondo occidentale

Andiamo per ordine. Il consiglio informale dei ministri finanziari dell'Unione europea (Ecofin), riunitosi il 22 settembre 2001, dopo avere esaminato le misure da adottare a seguito degli attentati terrori-

stici dell'11 settembre, relative alla situazione di crisi determinatasi nel frattempo nel mercato del trasporto aereo, ha deciso, come tutti sanno, di consentire agli Stati membri di intervenire con finanziamenti a sostegno delle imprese di trasporto aereo, subordinatamente, ovviamente, al rispetto di alcune ben precise condizioni. In particolare, lo Stato con propri fondi interviene a garanzia, come è stato detto, per il risarcimento dei danni subiti da terzi, in conseguenza di atti di guerra o di terrorismo, nell'esercizio del servizio da parte delle compagnie di navigazione aerea. La garanzia è prestata, per il trasporto aereo di passeggeri e merci a titolo oneroso, in favore delle imprese nazionali di trasporto aereo che sono munite di valida licenza rilasciata ai sensi del regolamento CEE.

E qui vorrei affrontare una prima questione. Il periodo a cui si riferisce il decreto-legge in esame è di un mese. Il Senato ha esteso il periodo di copertura assicurativa da uno a due mesi, mentre alla Camera la Commissione di merito ha esteso la possibilità di copertura assicurativa sino al 31 dicembre 2001, accogliendo in tal senso uno o più emendamenti proposti dai parlamentari dell'opposizione. Vogliamo, quindi, augurarci che l'Assemblea, approvando tali emendamenti, estenda fino al 31 dicembre tale possibilità di copertura assicurativa che, tuttavia, viene limitata agli importi per i quali le imprese di trasporto aereo sono nell'impossibilità di ottenere una copertura assicurativa oppure si vedono costrette ad accettare premi eccessivamente onerosi rispetto alle ordinarie condizioni di mercato praticate fino all'11 settembre 2001, data degli attentati terroristici. La certezza dell'intervento dello Stato sino al 31 dicembre permetterebbe, quindi, alle compagnie aeree di affrontare questo scorcio di fine anno in condizioni di maggiore certezza e minore drammaticità, sia operative che finanziarie, potendo contare su un massimale di 2,2 miliardi di euro per ciascuna compagnia aerea e per singolo sinistro, visto, tra l'altro, che il comma 3 dell'ar-

articolo 1 esclude ogni azione di rivalsa dello Stato nei loro confronti, fatti salvi i casi di dolo e di colpa grave.

Ma la crisi purtroppo — questa è la seconda questione — non ha coinvolto soltanto le compagnie di bandiera e le altre società di trasporto aereo. Sappiamo — ed è stato, peraltro, giustamente sottolineato anche in questa sede — che le società di gestione aeroportuale hanno subito danni ingenti a seguito dei fatti dell'11 settembre, anche se, ovviamente, in misura diversa. Per questa ragione, abbiamo proposto di estendere i benefici di cui trattasi anche alle società di gestione aeroportuale, con la convinzione che, seppure non risolutive, queste misure riusciranno tuttavia a fornire una boccata di ossigeno a queste società, anch'esse colpite duramente da una crisi senza precedenti. Ed è per questo che, in tal senso, abbiamo presentato un emendamento.

Signor Presidente, onorevoli sottosegretari, il provvedimento in esame — che, se verranno approvati gli emendamenti accolti in Commissione, avrà il voto favorevole del nostro gruppo — non può che costituire soltanto una parziale, ancorché positiva risposta alle grandi difficoltà che oggi affliggono il settore del trasporto aereo e, probabilmente, se le notizie che avremo saranno così drammatiche, come speriamo che non siano, la situazione diventerà sicuramente ancora più grave.

Molti Governi — non solo quello americano, ma anche alcuni europei — hanno attivato misure di sostegno ben più consistenti di quelle contenute nel presente provvedimento. Basti dire che, lo scorso 1° ottobre, il Congresso americano ha accolto le richieste avanzate dalle compagnie aeree per complessivi 24 miliardi di dollari, contravvenendo ai principi della libera concorrenza e sostenendo strenuamente e con forza l'economia nazionale. La Commissione europea, attraverso la sua vicepresidente Loyola de Palacio, pur dichiarandosi disponibile a consentire agli Stati membri interventi straordinari urgenti e limitati nel tempo a sostegno delle singole compagnie di bandiera, non sembra altrettanto disponibile ad ulteriori aiuti o

misure di sostegno che alterino la regole del mercato e i principi della concorrenza. Ciò stante, riteniamo non possa essere fatto diversamente e non sia pensabile né ulteriormente tollerabile una politica di attesa ed apparente indifferenza di fronte ad una situazione di estrema crisi.

Ma veniamo alle questioni concrete. Che cosa vogliamo — di là di questo provvedimento — che il Governo metta in moto? L'Alitalia, la compagnia di bandiera italiana, già in condizioni di endemica difficoltà dopo i fatti dell'11 settembre, vede improvvisamente acuirsi i propri problemi. La società presenta un piano di emergenze, il *contingency plan*, che il Governo giudica, addirittura, insufficiente. A seguito della perdita di quasi il 20 per cento del traffico aereo, la società di bandiera si vede costretta a tagliare 34 rotte, tra intercontinentali, internazionali e nazionali, e soprattutto a rinunciare agli investimenti programmati. Sono 2.500 gli esuberanti, ma il Governo si affretta subito a raddoppiare la previsione; a suo tempo, il ministro interpellato ritenne che 2.500 esuberanti fossero pochi; pensava, addirittura, che fossero almeno il doppio. Inoltre, agli addetti ai servizi del trasporto aereo non sono applicabili i benefici previsti dalla legge n. 223 del 1991, quindi, il personale dipendente è senza cassa integrazione, senza contratti di solidarietà e senza ammortizzatori sociali. È evidente che, di fronte ad una simile situazione, il rischio reale è il ridimensionamento radicale della compagnia di bandiera a danno dei dipendenti e dell'occupazione; un ridimensionamento ed un conseguente declassamento a compagnia regionale, più leggera, con cinquemila dipendenti in meno, da mettere sul mercato, svendendola a qualche speculatore di turno, magari amico degli amici, e il gioco è fatto. Basti pensare che le azioni, da un valore originario di seimila lire, oggi sono valutate sotto le duemila lire; è evidente che si tratterebbe di una svendita che non potrebbe essere consentita a nessuno.

Se vogliamo che questa supposizione non diventi realtà, onorevole rappresentante del Governo, è necessario, secondo la

nostra opinione, che l'esecutivo appronti, in tempi brevi, misure urgenti, più consistenti di quelle sin qui proposte e, soprattutto, che elabori un piano strategico che affronti globalmente ed in maniera sistematica le questioni relative al trasporto aereo, a partire dalla sicurezza che, dopo i fatti di Linate e dell'11 settembre — ahimè, speriamo di non aggiungere, come diceva l'onorevole Gibelli, un'altra data, quella di oggi — si è dimostrata, purtroppo, abbastanza carente ed inadeguata.

Occorrono provvedimenti urgenti che non si limitino soltanto alla copertura assicurativa per le parti non garantite o non garantibili dalle singole compagnie aeree. Le cito soltanto alcuni degli interventi che riterremmo di dover inserire in un provvedimento organico e sistematico.

Il primo riguarda, sicuramente, l'esenzione dal pagamento dell'IVA sulla biglietteria aerea (a tal riguardo, vi fu un pavido tentativo ed una iniziale assicurazione del Governo, ma ancora non abbiamo trovato traccia di questo impegno). Chiediamo l'estensione dei benefici previsti dalla legge n. 223 del 1991 all'intero comparto aereo che si trova, proprio in questi giorni, nella peggiore situazione: parliamo di cassa integrazione, di contratti di solidarietà, di ammortizzatori sociali, ma pensiamo anche a tutti i dipendenti delle compagnie aeree straniere che chiudono la loro rappresentanza a Roma e in Italia e che, quindi, stanno per essere i licenziati in tronco, senza alcun paracadute e ammortizzatore sociale. Chiediamo, inoltre, il riequilibrio tra gli aeroporti *hub* di Malpensa e Fiumicino, eliminando sprechi e, soprattutto, disagi all'utenza con conseguente perdita di quote sempre più consistenti di mercato. Non voglio introdurre un elemento dirompente nell'equilibrio raggiunto tra Malpensa e Fiumicino. Certo è che, oggi, sicuramente l'Alitalia dovrà rivedere alcuni equilibri, anche perché riteniamo che, a seguito dello spostamento di molti voli su Malpensa, si stiano creando grossissimi disagi all'utenza, perdendo, sicuramente, quote consistenti di mercato, cosa che, in questo momento, non fa bene all'Alitalia. Inoltre, recla-

miamo interventi urgenti volti a riorganizzare l'interno comparto della vigilanza e della sicurezza; abbiamo visto, infatti, che, oltre a Linate, su 40 aeroporti in Italia, solo uno e mezzo avevano sistemi di *radar* a terra, e probabilmente, anzi sicuramente, il resto nulla.

Vogliamo anche che in quei provvedimenti venga affrontato il problema della ricapitalizzazione della compagnia di bandiera. Dei 3 mila miliardi di cui ho detto, tutti sanno che ne furono utilizzati 2.250. Inoltre, i 750 miliardi bloccati, in quanto non utilizzati, sono stati recentemente sbloccati dalla Commissione europea, dal commissario Loyola de Palacio, sebbene ancora non se ne veda traccia nella finanziaria; ma poiché il disegno di legge finanziaria è stato approntato prima di avere questa disponibilità, mi auguro che, con qualche emendamento, si possa cogliere l'opportunità di inserire in un capitolo apposito tale nuova disponibilità di 750 miliardi. La ricapitalizzazione, tuttavia, non basta; bisogna che vengano individuati anche misure di sostegno e finanziamenti bancari adeguati, capaci di risanare e rilanciare l'azienda sul piano economico.

Inoltre, proponiamo incentivi fiscali che aiutino le aziende del settore (e non solo l'Alitalia) a sostenere meglio il costo di una così pesante crisi. Infine, allo scopo di aiutare le aziende ad uscire dalla crisi, occorre perseguire una politica di alleanze con altri vettori internazionali ed attivare tutti i tavoli di concertazione tra parti sociali e Governo.

Onorevole Presidente, rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, vorremmo che il Governo cominciasse a valutare seriamente — a cominciare dalla finanziaria attualmente in discussione — la possibilità di avviare una chiara e concreta politica di risanamento e rilancio del trasporto aereo anche perché a questo è strettamente legato l'altro settore, altrettanto importante, del turismo — che non è limitato alle agenzie di viaggio —, un settore che pure sta subendo danni incalcolabili. Desidero ricordare che, nel corso del dibattito svoltosi in Senato, è stato

giustamente sottolineato che, complessivamente, il turismo produce, in Italia, entrate valutarie per 60 mila miliardi, con un saldo attivo della bilancia turistica di circa 25 mila miliardi. Il Governo, quindi, non può non considerare il duro colpo che l'intero settore del turismo ha subito dopo i fatti dell'11 settembre.

È per questo che occorre un'azione non episodica e parziale del Governo, ma un complesso di iniziative organiche, strutturali che ridiano linfa e slancio all'intero settore del turismo e del trasporto aereo, rifuggendo — questo sì che tengo a sottolinearlo — tentazioni speculative che, approfittando di questa particolare situazione di crisi, potrebbero rischiare di dilapidare un consistente e qualificato patrimonio pubblico, qual è quello rappresentato, appunto, dalla nostra compagnia di bandiera (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

LUIGI MARTINI. Signor Presidente, mi ricollego brevemente a quanto hanno detto i miei colleghi in ordine alla sicurezza del volo. La storia del trasporto aereo nel mondo ci insegna che le compagnie aeree, quando hanno grandi problemi economici, quando i loro conti sono drammaticamente in « rosso », prima riducono il personale e poi, dopo un certo tempo, fanno una cosa ancora più pericolosa: tagliano i costi significativi che, nel caso delle compagnie aeree, sono principalmente tre: l'addestramento del personale navigante (dei piloti e degli assistenti di volo), la manutenzione degli aerei ed il reperimento, l'acquisto dei pezzi di ricambio necessari a mantenere in perfetta efficienza le macchine.

Questo riduce drammaticamente il livello di sicurezza del volo. Ecco perché concordo pienamente con i miei colleghi quando sostengono che i provvedimenti che tutti insieme in Parlamento dovremo approfondire in un prossimo futuro sono

quelli del supporto economico alle compagnie italiane tutte. Questo perché i cittadini italiani hanno il diritto di volare in condizioni di sicurezza.

Ciò precisato, signor Presidente, chiedo l'autorizzazione alla pubblicazione in calce al resoconto della seduta odierna di considerazioni integrative del mio intervento.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente.

LUIGI MURATORI, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A che titolo, onorevole Muratori?

LUIGI MURATORI, *Relatore*. Intervengo, a titolo personale, sulla notizia che abbiamo ricevuto, in quanto intendo svolgere, anche in qualità di relatore e a nome del gruppo che rappresento, una riflessione.

Mentre ascoltavo gli interventi dei colleghi sul provvedimento che stiamo discutendo, valutavo la responsabilità in genere del relatore di fronte ad un provvedimento legislativo, a maggior ragione quando, come in questo caso, si tratta di un provvedimento legislativo esaminato in un momento in cui si deve far fronte al terrorismo (questo è il motivo per il quale è stato proposto) e quando, nel corso della discussione, si riceve la notizia di un ulteriore incidente. Ebbene, io credo che sia una riflessione che tutti quanti noi dobbiamo fare.

Ciò premesso, desidero inviare il mio cordoglio ai parenti delle vittime di questo nuovo incidente, sperando che di questo si tratti e non di un ulteriore atto terroristico.

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. 1839)**

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

LUIGI MURATORI, *Relatore*. Signor Presidente, non ho altre considerazioni da aggiungere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

NINO SOSPIRI, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, alcune considerazioni vanno fatte, anche se non molte, perché la problematica è tristemente nota, considerate anche le scaturigini. Al Senato c'è stata unanimità e in Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera ampia condivisione; gli interventi svolti in Assemblea non hanno contestato il provvedimento in sé, ma alcuni onorevoli colleghi hanno ritenuto che si dovesse fare di più. Il Governo ritiene si sia fatto tutto il possibile, anche in considerazione delle raccomandazioni formulate dal Consiglio europeo riguardo a una comune posizione degli Stati membri rispetto a questa delicatissima e drammatica problematica. Certo, si deve e si può discutere anche di riordino generale organico del comparto della sicurezza, ma forse non era possibile farlo nell'ambito di questo provvedimento. Diverse sono state le misure adottate dagli Stati Uniti d'America, però si capisce immediatamente perché lo siano state.

È stata poi preannunciata la presentazione di ulteriori emendamenti: saremmo di fronte, per meglio dire, ad emendamenti già depositati ma non ancora distribuiti. Il Governo, quindi, li valuterà con molta serenità e con altrettanto senso di responsabilità quando sarà messo nelle condizioni materiali ed intellettuali di farlo. Al momento, esso deve e vuole registrare l'ampio consenso convergente sul decreto-legge del quale si chiede la conversione in legge.

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

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 12 ottobre 2001, n. 369, recante misure urgenti per reprimere e contrastare il finanziamento del terrorismo internazionale (1756) (ore 16.33).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto legge 12 ottobre, n. 369, recante misure urgenti per reprimere e contrastare il finanziamento del terrorismo internazionale.

**(Discussione sulle linee generali
— A.C. 1756)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Informo che il presidente del gruppo parlamentare Democratici di sinistra-Ulivo ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazione nelle iscrizioni a parlare, ai sensi del comma 2 dell'articolo 83 del regolamento.

Avverto che la II Commissione (Giustizia) e la III Commissione (Affari esteri) si intendono autorizzate a riferire oralmente.

Il relatore per la II Commissione (Giustizia), onorevole Tarditi, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

VITTORIO TARDITI, *Relatore per la II Commissione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento al nostro esame rappresenta una concreta risposta legislativa alla guerra contro il terrorismo. In coerenza con le determinazioni delle principali istituzioni internazionali e con l'adesione piena e convinta del nostro paese alle principali iniziative internazionali contro il finanziamento delle reti terroristiche, esso prevede, infatti, l'istituzione, in Italia, di un comitato di sicurezza finanziaria; a questo organismo vengono affidati compiti di sorvegliare il funzionamento degli apparati interni di contrasto

al finanziamento del terrorismo e di coordinare l'azione con quella di altri paesi o delle principali istituzioni internazionali e dell'Unione Europea. Sono inoltre previste norme per sanzionare la violazione del divieto, stabilito in diversi atti internazionali, comunitari ed interni, di effettuare transazioni che riguardino beni, servizi o attività finanziarie comunque riconducibili a soggetti o ad organizzazioni legate al terrorismo internazionale.

Desidero altresì sottolineare che il provvedimento che oggi esaminiamo è solo un tassello di una più complessa risposta legislativa al terrorismo internazionale. Infatti, il Governo ha già presentato al Parlamento altri due provvedimenti d'urgenza che si muovono nella stessa direzione di quello oggi al nostro esame. Si tratta dei disegni di legge di conversione del decreto-legge 28 settembre 2001, n. 353, recante disposizioni sanzionatorie per le violazioni delle misure adottate nei confronti della frazione afgana dei talebani (presentato al Senato), e del decreto-legge 18 ottobre 2001, n. 374, recante disposizioni urgenti per contrastare il terrorismo internazionale (presentato alla Camera e assegnato alla Commissione giustizia che ne inizierà, tra l'altro, l'iter domani mattina).

Il provvedimento al nostro esame si colloca, comunque, in un contesto di iniziative internazionali e comunitarie che si sono susseguite successivamente agli attacchi terroristici dell'11 settembre 2001, mirate alla lotta, a livello finanziario, alle reti del terrorismo internazionale. Ricordo, ad esempio, che la Commissione europea ha approvato, il 19 settembre, una decisione quadro contro il terrorismo e una per il mandato di cattura europeo, volte a rafforzare la lotta al terrorismo internazionale. Il primo strumento vuole armonizzare la legislazione degli Stati membri sulla definizione dei reati di terrorismo e relative sanzioni, mentre il secondo — di portata più generale — mira a velocizzare la cooperazione giudiziaria intracomunitaria. Il 20 settembre si è svolta, a Bruxelles, una riunione straordinaria dei ministri dell'interno e della giustizia della

UE, che hanno adottato una lunga serie di provvedimenti operativi e tattici in funzione antiterroristica, tra i quali segnalo il rafforzamento della cooperazione giudiziaria e il coordinamento dei servizi nazionali di polizia e di *intelligence*, senza escludere, in caso di minaccia grave, la sospensione concertata degli accordi di Schengen sulla libera circolazione alle frontiere interne.

Nel vertice straordinario dei Capi di Stato e di Governo dell'Unione Europea del 21 settembre, si è sancito, in particolare, l'impegno ad istituire, al più tardi il 6-7 dicembre 2001, un mandato di cattura europeo che sostituirà il sistema di estradizione, e di procedere, entro breve tempo, all'adozione della direttiva sul riciclaggio del denaro sporco e della normativa quadro sul congelamento di capitali.

Il 28 settembre, poi, il Consiglio di sicurezza dell'ONU ha adottato, all'unanimità, una risoluzione (la n. 1373) che impone a tutti i paesi il congelamento di conti e fondi appartenenti a gruppi terroristici e a loro sostenitori; pur contenendo disposizioni immediatamente vincolanti, il documento approvato dalle Nazioni Unite non prevede sanzioni in caso di violazione delle regole. L'8 ottobre il Consiglio della Unione Europea ha richiesto alla Commissione di adottare le misure necessarie al congelamento di beni e capitali delle 27 organizzazioni o individui già oggetto dell'iniziativa USA sopra richiamata e sui quali, il 6 ottobre, anche il comitato per le sanzioni delle Nazioni Unite aveva posto l'obiettivo.

Venendo all'illustrazione dell'articolato, il comma 1 dell'articolo 1, come accennato, coerentemente con gli impegni internazionali assunti dal nostro paese dopo gli attacchi terroristici dell'11 settembre, istituisce un comitato di sicurezza finanziaria, insediato presso il Ministero dell'economia e delle finanze, che avrà la durata di un anno a decorrere dall'entrata in vigore del decreto-legge in esame. Del comitato fanno parte il direttore generale del Tesoro, o un suo delegato, il presidente del comitato, altri cinque componenti nominati dal ministro dell'economia e delle

finanze, su designazione dei ministri dell'interno, della giustizia, degli affari esteri, della Banca d'Italia e dell'UIC, un dirigente del ministero dell'economia e delle finanze, un ufficiale della Guardia di finanza, e, a seguito di un emendamento approvato dalle Commissioni, un funzionario della Direzione investigativa antimafia e un ufficiale dell'Arma dei carabinieri. Tale estensione della composizione ha la propria ragione giustificativa nella circostanza che i gruppi terroristici internazionali si avvalgono, per finanziarsi, anche del traffico di armi, di stupefacenti e di esseri umani, cioè di attività criminali sulle quali la DIA e l'Arma dei carabinieri svolgono indagini insieme alla Polizia di Stato e alla Guardia di finanza.

In deroga alle vigenti disposizioni sul segreto d'ufficio, è disposta la trasmissione al comitato dei provvedimenti sanzionatori adottati in materia di congelamento di beni e attività finanziarie di persone o enti legate al terrorismo. Al comitato di sicurezza finanziaria sono trasmessi anche dati e informazioni acquisiti in base alla normativa in materia di antiriciclaggio, di usura e di intermediari finanziari, che le pubbliche amministrazioni competenti sono tenute a trasmettere allo stesso.

A tale proposito, il comitato di sicurezza finanziaria può richiedere ulteriori accertamenti all'Ufficio italiano cambi ed al nucleo speciale di polizia valutaria. La disposizione dovrebbe riguardare soprattutto i richiamati compiti di tali soggetti in materia di contrasto al riciclaggio. Il comitato, inoltre, può richiedere, qualora ne ravvisi la necessità, lo sviluppo di eventuali attività informative alla Guardia di finanza.

Il comitato di sicurezza finanziaria svolge anche un compito di collegamento con gli organismi che svolgono funzioni analoghe negli altri paesi al fine di contribuire al necessario coordinamento internazionale, anche alla luce delle decisioni che verranno assunte in materia dal GAFI, il Gruppo di azione finanziaria internazionale.

È disposta la soppressione della commissione consultiva prevista dall'articolo

32 del decreto del Presidente della Repubblica n. 148 del 1988, riguardante la repressione dei reati valutari. Tale commissione, composta di cinque membri nominati per un triennio dal ministro del tesoro, ha il compito di esprimere il proprio parere ai fini dell'emanazione del decreto motivato del ministro stesso, recante la determinazione della somma dovuta per la violazione delle norme in materia valutaria e di ingiunzione del relativo pagamento.

La disposizione in commento sembrerebbe finalizzata ad accelerare le procedure di irrogazione delle sanzioni valutarie, eliminando, appunto, il parere della commissione consultiva ai fini dell'emanazione dell'apposito decreto del ministro della giustizia.

L'articolo 2 ha per oggetto le sanzioni da applicare agli atti compiuti in violazione delle disposizioni recanti i divieti, ovvero recanti il congelamento di capitali e di altre risorse finanziarie, contenute in regolamenti adottati dal Consiglio dell'Unione europea, anche in attuazione di risoluzioni del Consiglio di sicurezza delle Nazioni unite.

I commi 1 e 2 prevedono, rispettivamente, la nullità degli atti compiuti in violazione delle disposizioni sopracitate e l'applicabilità, ai soggetti che compiono le operazioni vietate ai sensi del comma 1, di una sanzione amministrativa pecuniaria non inferiore alla metà del valore delle operazioni stesse e non superiore al doppio del valore medesimo.

È da segnalare che tali disposizioni potrebbero sembrare riprodurre il contenuto delle norme del già citato decreto-legge 28 settembre 2001, n. 353 in materia di disposizioni sanzionatorie per le violazioni delle misure adottate nei confronti della fazione afghana dei talebani, che, nel testo modificato dal Senato, sarà da domani all'esame delle Commissioni riunite II e III. La prima differenza tra i due decreti è data dalle norme alla cui violazione ciascun decreto rinvia. Mentre il decreto al nostro esame rinvia genericamente ad atti comunitari, individuabili dal loro oggetto, il decreto contro il finanzia-

mento dei talebani si riferisce alla violazione del regolamento della Comunità europea del 6 marzo 2001 n. 467, che vieta l'esportazione di talune merci e servizi in Afghanistan, inasprisce il divieto dei voli, ed estende — ed è questo ciò che interessa — il congelamento dei capitali e delle altre risorse finanziarie nei confronti dei talebani dell'Afghanistan. È importante sottolineare che tra i due decreti non vi è una completa coincidenza di contenuti, per cui entrambi necessitano di essere convertiti in legge. Certo, la circostanza che entrambi perseguono la finalità di bloccare il finanziamento del terrorismo internazionale, comporta che tra questi vi siano dei punti di contatto, che rischiano di trasformarsi, in alcuni casi, in vere e proprie sovrapposizioni. La materia oggetto dei due decreti, comunque, non coincide completamente, in quanto il decreto che ha per oggetto i talebani non si limita a congelare il finanziamento dei beni dei terroristi, ma contiene anche divieti di portata più ampia.

La ragione per la quale il Governo ha inserito una normativa sanzionatoria come quella in esame, diretta a recepire i regolamenti comunitari che saranno emanati in materia di congelamento di capitali e di altre risorse finanziarie dirette a foraggiare associazioni terroristiche, è data dalla circostanza che in tale materia ci troviamo innanzi ad una continua evoluzione dei rimedi da contrapporre al terrorismo internazionale. In sostanza, non si ritiene che possa essere emanata a livello comunitario un'unica normativa di contrasto alla quale far seguire la conseguente normativa interna.

Il Governo, pertanto, ha fatto ricorso a norme sanzionatorie « in bianco », per cui — come si è detto — il decreto non descrive direttamente il precetto normativo, ma si limita a sanzionare amministrativamente la violazione di disposizioni individuate non direttamente, ma in base alla loro fonte (regolamento comunitario) ed al loro oggetto (divieto di esportazione di beni e capitali o congelamento di capitali e di altre risorse finanziarie). Per quanto nella materia della sanzione amministrativa non

trovino applicazione i principi costituzionali che regolano il diritto penale, è opportuno ricordare che il legislatore ordinario ha optato nel 1981, con la legge n. 689, per un modello di illecito amministrativo costruito sul paradigma dell'illecito penale, ancorando al principio di legalità anche la sanzione di natura amministrativa. Nonostante la legge del 1981, avendo natura ordinaria, non vincoli il legislatore, non si può non tenere conto — a pena di pregiudicare la coerenza del sistema sanzionatorio del nostro ordinamento — dell'esigenza di certezza del diritto che ha ispirato l'affermazione del principio di legalità anche per la materia sanzionatoria amministrativa. La Corte costituzionale, sia pure non con riferimento alla materia amministrativa, ha più volte affermato che le norme penali in bianco non violano il principio di legalità quando sia una legge dello Stato, non importa se quella incriminatrice, a indicare i caratteri, i presupposti, il contenuto e i limiti dei provvedimenti amministrativi alla cui trasgressione è connessa la sanzione penale. Le fattispecie contenute nel decreto in esame, in realtà, non rinviando a provvedimenti amministrativi, bensì a fonti di grado primario (regolamenti comunitari), il cui rapporto con quelle interne primarie è di competenza e non di gerarchia. Vi è una sorta di precostituzione dell'apparato sanzionatorio di normative precettive che solo in futuro saranno emanate. Come si è detto, si è trattato di una scelta dettata dalla impossibilità di adottare un'unica normativa di contrasto al finanziamento anche indiretto del terrorismo, che suscita alcune perplessità sotto il profilo meramente giuridico. Per ovviare a questi dubbi, si potrebbe, anziché adottare una normativa « in bianco », emanare, attraverso decreto-legge, specifiche disposizioni sanzionatorie riferite a quelle specifiche norme comunitarie che saranno approvate in futuro in tema di contrasto al terrorismo.

Il comma 3 stabilisce che i soggetti indicati nei regolamenti di cui al comma 1 siano tenuti a comunicare al dipartimento del tesoro del Ministero dell'economia e

delle finanze l'entità dei capitali e delle altre risorse finanziarie oggetto di congelamento entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore dei regolamenti medesimi ovvero, se successiva, dalla data di formazione dei capitali o delle risorse finanziarie. In caso di ritardo od omissione della comunicazione citata il testo originario del decreto prevedeva l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma non inferiore alla metà del valore dei capitali e delle altre risorse finanziarie e non superiore al doppio del valore medesimo. Le Commissioni hanno ridotto tale sanzione, poiché la violazione non può essere considerata, come invece era previsto dalla norma modificata, della stessa gravità dell'omesso congelamento di capitali e di altre risorse finanziarie, in quanto rispetto a quest'ultima violazione essa svolge un ruolo meramente strumentale. Pertanto, l'omissione o il ritardo della comunicazione, al di fuori delle ipotesi di concorso nelle altre violazioni previste dal presente decreto, è punito con una sanzione amministrativa pecuniaria non inferiore a un terzo e non superiore alla metà dell'importo della sanzione di cui al comma 2.

Infine, nel comma 4 viene stabilita l'applicabilità, per l'accertamento delle violazioni e l'applicazione delle relative sanzioni, delle disposizioni di cui al titolo II, capi I e II, del testo unico delle norme in materia valutaria (decreto del Presidente del Repubblica 31 marzo 1988, n. 148). Si tratta, in particolare, delle disposizioni per l'accertamento delle violazioni valutarie e l'applicazione delle sanzioni amministrative e per l'applicazione delle sanzioni amministrative medesime. Tali norme attribuiscono all'ufficio italiano dei cambi e agli ufficiali ed ai sottufficiali del nucleo speciale di polizia valutaria la competenza dell'accertamento delle violazioni valutarie in questione. È stata esclusa l'applicabilità dell'articolo 30 del testo unico che consente l'oblazione dell'illecito, poiché non sembra opportuno consentire la possibilità di estinguere illeciti tanto gravi quanto quelli in esame,

attraverso il versamento all'erario in tempi celeri di una somma ridotta della sanzione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GIUSEPPE VALENTINO, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*. Signor Presidente, vorrei esprimere apprezzamento per la completezza della relazione che tratta in maniera rigorosa, e con dovizia di particolari, il disegno di legge al nostro esame. Di questo intendo sottolineare due punti che mi sembrano estremamente significativi.

Il primo è quello emendativo, che ha determinato il coinvolgimento nel comitato di sicurezza finanziaria anche di un ufficiale della Guardia di finanza, un funzionario o ufficiale in servizio presso la direzione investigativa antimafia e un ufficiale dell'Arma dei carabinieri. Questo perché le forme di finanziamento che interessano le aree del terrorismo provengono prevalentemente da delitto. Dunque, è quanto mai opportuno il coinvolgimento di esperti che svolgono indagini sistematicamente e, quindi, sanno dove intervenire per prevenire queste gravissime forme di patologia sociale.

In secondo luogo, al comma 3 dell'articolo 1 si auspica la trasmissione degli atti e delle informazioni acquisite dal comitato ai direttori dei servizi. Francamente, tale interlocuzione tra servizi e comitato dovrebbe essere intensa e costante perché i meccanismi particolari della realtà terroristica comportano fatalmente l'esigenza che quanti sono preposti all'attività di *intelligence* possano interloquire con i soggetti deputati a conoscere i meccanismi particolari del finanziamento illecito che giunge a certe aree. Il Governo auspica che tale possibilità — l'articolo non fa cenno ad un obbligo da parte del comitato — si concretizzi in un contatto costante e produttivo.

Per il resto, l'auspicio è che in tempi brevi si possa convertire in legge il decreto-legge.