

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
FABIO MUSSI

La seduta comincia alle 15.

GABRIELLA PISTONE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 9 dicembre 2002.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Aprea, Armosino, Baccini, Ballaman, Berlusconi, Berselli, Brancher, Buttiglione, Cicu, Contento, Delfino, Dell'Elce, Galati, Gasparri, Maroni, Martinat, Martusciello, Matteoli, Mauro, Naro, Piscitello, Possa, Prestigiaco, Santelli, Sospiri, Stefani, Strano, Tortoli, Tremaglia, Tremonti, Urbani, Urso, Valducci, Valentino, Viceconte, Vietti e Zacchera sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono trentotto, 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.

Discussione del disegno di legge: S. 1436 – Interventi urgenti per la tutela della bufala mediterranea italiana (approvato dal Senato) (3089) e dell'abbinata proposta di legge: Malgieri (1407) (ore 15,05).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già

approvato dal Senato: Interventi urgenti per la tutela della bufala mediterranea italiana – si segnala, per i maliziosi, che non trattasi di linguaggio figurato –; e dell'abbinata proposta di legge d'iniziativa del deputato Malgieri.

La ripartizione dei tempi è pubblicata nel vigente calendario dei lavori (*vedi calendario*).

(Discussione sulle linee generali – A.C. 3089)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che i presidenti dei gruppi parlamentari della Margherita, DL-l'Ulivo e dei Democratici di sinistra-l'Ulivo ne hanno chiesto l'ampliamento senza limitazioni nelle iscrizioni a parlare, ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Ricciuti.

RICCARDO RICCIUTI, *Relatore*. Signor Presidente, devo dire che la sua sottile ironia ci mette sempre di buon umore...

PRESIDENTE. La ringrazio: è fatta appositamente per risollevarci in queste sedute.

RICCARDO RICCIUTI, *Relatore*. Signor Presidente, interverrò brevemente, dal momento che la mia dettagliata ed analitica relazione illustrativa del provvedimento è pubblicata nell'*allegato A*. Vorrei cogliere l'occasione per sottoporre alla sua attenzione ed a quella del rappresentante del Governo e dei pochi colleghi che ci fanno compagnia alcune brevi considerazioni in relazione alla grande rilevanza sanitaria, sociale ed economica che questo provvedimento riveste in sé.

Occorre, necessariamente, svolgere alcune premesse un po' tecniche. Il metodo più efficace che, per esperienza consolidata, ha eradicato la brucellosi bovina e bufalina è sempre risultato essere lo *stamping out*, ossia l'eliminazione dei capi infetti, e lo Stato e le regioni sono sempre intervenute ed intervengono a sostegno del reddito dell'allevatore con somme sufficientemente adeguate al ristoro della perdita fisica dei capi abbattuti.

Come è stato fatto rilevare dalla XII Commissione, il ricorso alla vaccinazione, così come autorizzata dalla Commissione europea, con tutta una serie di ovvie e specifiche raccomandazioni, presenta il problema che il vaccino RB-51 non è commercializzato in Italia e, di fatto, vanificherebbe la possibilità nel breve periodo di una sua autorizzazione. Pertanto, la strada maestra per ottenere una popolazione bufalina indenne dalla patologia resta la misura della rimonta controllata.

La regione Campania, però, in cui è concentrato il maggior numero di allevamenti di capi bufalini (in Campania si produce circa l'80 per cento del latte di bufala di tutta la nostra nazione), dovrebbe predisporre, d'intesa con gli organi competenti ed il Ministero della salute, un piano di risanamento così dettagliato e completo (da trasmettere poi alla Commissione europea per l'approvazione) che, una volta autorizzato, potrebbe rendere superflua la previsione della deroga contenuta nell'articolo 1, comma 2, del presente disegno di legge.

Inoltre, il mantenimento della denominazione di origine protetta della mozzarella di bufala campana, che ha una peculiarità territoriale, il cui disciplinare molto rigido non può essere modificato senza autorizzazione comunitaria, è strategico per l'economia dell'intera filiera. Venendo meno questo, di fatto non avrebbe più senso parlare di prodotto tipico di una certa zona del nostro paese molto ben delimitata dal punto di vista territoriale.

In conclusione, tenendo nel debito conto quanto sopra puntualizzato e ribadendo la rilevanza sanitaria, sociale ed

economica di questo provvedimento, la Commissione raccomanda al Governo di porre in essere efficaci sistemi di monitoraggio e di controllo sull'attuazione dell'eventuale utilizzazione della deroga prevista dal disegno di legge in esame auspicandone il ricorso in via assolutamente subordinata.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GIANPAOLO DOZZO, *Sottosegretario di Stato per le politiche agricole e forestali*. Mi riservo di intervenire in sede di replica.

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

ALESSANDRO DE FRANCISCIS. Signor Presidente, prendo la parola su questo provvedimento perché, al di là della sua introduzione dei lavori sul tema della bufala, già nella breve relazione del relatore appare la portata e l'importanza del tema che giunge oggi all'attenzione dell'Assemblea. Si tratta di un disegno di legge, già approvato dal Senato, che raccoglie una duplice preoccupazione. Da una parte, come sottolineava l'onorevole relatore, vi è la preoccupazione di avviare ad una definitiva e controllata soluzione la bonifica del patrimonio zootecnico per la bufala mediterranea che prevalentemente risiede nella parte meridionale della regione Lazio e nella regione Campania, soprattutto nella provincia di Caserta della quale sono figlio. Dall'altra parte, vi è la preoccupazione di vedere riconosciuta alla bufala mediterranea una sua specificità, nella logica applicazione del concetto della biodiversità, fattosi sempre più strada, negli ultimi 30-40 anni, in tutte le scienze biologiche. Infatti, la diversità di ciascuna delle specie animali che popolano il nostro pianeta determina quell'equilibrio ecologico che è l'ecosistema in cui viviamo.

La bufala mediterranea è un animale che nei secoli si è abituato al territorio della regione Campania e della parte meridionale della regione Lazio diventando una ricchissima ed importantissima fonte

nutritiva, per quanto riguarda l'alimentazione, e di ricchezza economica, per quanto riguarda lo sviluppo di tutte le linee che discendono dalla filiera bufalina. È necessario che la bufala venga definita, per la prima volta e con la forza di una legge votata dal Parlamento italiano, diversa dalla razza bovina. Dico ciò soprattutto con riferimento alle normative che a livello europeo, nazionale e, sempre più, regionale — in considerazione della compiuta regionalizzazione delle deleghe in materia sanitaria — di fatto comportano politiche sanitarie onnicomprensive per tutte le bestie da latte da allevamento.

Con il provvedimento in esame, se approvato anche da questo ramo del Parlamento, verrebbe riconosciuta una diversità ed una specificità propria della bufala. Che questo sia un tema, signor Presidente, molto caro alle popolazioni della mia regione e di buona parte della regione Lazio è documentato da una produzione scientifica e da un interesse politico e culturale che va indietro negli anni. Sono certo che altri colleghi della provincia di Caserta, come l'onorevole Coronella che si è iscritto a parlare nella discussione sulle linee generali di questo pomeriggio, concorderanno con me sul fatto che l'allevamento della bufala e la ricchezza che essa porta a centinaia di famiglie sia, forse, uno dei pochi vanti della provincia di Caserta.

Dicevo anche dell'aspetto culturale e scientifico, perché intorno alla bufala mediterranea si è sviluppata, a partire dalla fine dell'ultima guerra mondiale, tutta una linea di produzione, anche scientifica, sia nell'Università Federico II della città di Napoli (segnatamente nella sua facoltà di medicina veterinaria), sia in altre facoltà e in altri istituti, come l'istituto zooprofilattico (soprattutto negli ultimi 20 anni), che hanno invece valutato anche gli impatti nutrizionali per la specie umana non solo della mozzarella, il più famoso dei prodotti della bufala campana, ma anche di altri prodotti alimentari che discendono da questo animale: ad esempio la carne. Al riguardo, vedo infatti collegata a questa proposta di legge, una proposta del deputato Malgieri, che di fatto recupera iniziative parlamen-

tari, anche di scorse legislature, che vogliono invece segnalare la specificità e il valore nutrizionale della carne di bufala.

Per la verità, partendo proprio dalla battuta che il Presidente ha fatto all'inizio della seduta, mi sento la libertà di prendere quel minimo di confidenza per poter fare un'unica citazione in questo mio breve intervento, per testimoniare di questo appassionato impegno di generazioni, sia a livello di allevatori sia a livello di mondo universitario: mi riferisco in particolare ad una pagina del principale quotidiano del Mezzogiorno, *il Mattino* di Napoli, che il 13 giugno del 1997 dedicava appunto un'intera pagina al « professore delle mozzarelle », detto anche « l'uomo delle bufale ». È pertanto la battuta fatta dal Presidente che mi consente di poter — sorridendo — far capire che non è un'immagine figurata, ma che si tratta di cose molto serie.

Si tratta di un'intervista al professor Giovanni De Franciscis, mio zio (fratello gemello di mio padre), il quale (com'è noto a tutti i casertani) ha dedicato una vita, sin dalla fine della seconda guerra mondiale, alla valorizzazione della mozzarella e mi è quindi caro rivolgere in questo momento, in questa aula così solenne (che è stata protagonista di dibattiti sicuramente molto diversi da quello sulla mozzarella e sulla bufala campana), a lui un ricordo affettuoso, anche perché a lui, ancora poche sere fa, onorevole Coronella, in quella affollata riunione di allevatori e coltivatori che si è tenuta a Capua, andava il pensiero devoto di tutti i partecipanti. Già cinque anni fa, in questa lunga intervista che chiudeva la sua carriera di attenzione e di vicinanza al mondo ed alla ricchezza che viene dalla bufala campana, egli segnalava come reale pericolo la preoccupazione di una possibile mescolanza, sia dal punto di vista della razza (quindi sul piano della valorizzazione della carne), sia dal punto di vista della qualità del latte e delle qualità organolettiche della mozzarella, che era la principale ricchezza.

Non credo — anche per l'intesa che su questo provvedimento mi sembra si sia registrata fra tutti i gruppi politici e che vede peraltro la convergenza della gran

parte delle organizzazioni di settore — sia il caso di evocare scontri tra nord e sud e di immaginare interessi di industriali di altre parti del paese. Credo invece che con molto senso di responsabilità, così come faceva il relatore nella sua breve introduzione, siamo di fronte ad un provvedimento di legge che consentirebbe di salvare una specificità, che è ricchezza per la regione Campania e per parte della regione Lazio, valorizzando i prodotti che da questa ricchezza discendono.

Gioverà ricordare, Presidente, che unitamente allo sforzo dei ricercatori universitari, quale quello da me testé ricordato, e di centinaia di onesti e laboriosi industriali o allevatori con piccole aziende di trasformazione casearia, intorno alla questione che oggi discutiamo, si raccoglie anche l'attenzione e il consenso di diverse organizzazioni.

Vorrei ricordare prima di tutto l'associazione provinciale degli allevatori Terra di lavoro, che ha diramato una lettera datata 27 novembre diretta al ministro delle politiche agricole e forestali, onorevole Alemanno (che vorrei, dai banchi dell'opposizione, ringraziare per l'attenzione costante da egli rivolta a questo tema) e a tutti i parlamentari della provincia di Caserta.

L'associazione provinciale degli allevatori, a firma del suo presidente, il dottor Enzo Luigi d'Amore, chiedeva a tutto il Parlamento questo atto di attenzione e di responsabile responsabilità verso un appuntamento che, se dovesse sfuggire al voto di quest'Assemblea in questa settimana, vedrebbe messo seriamente in discussione il bagaglio, il tesoro, di cui parlavo nella prima parte del mio intervento. Unitamente all'associazione provinciale degli allevatori della provincia di Caserta ho il piacere di ricordare la corralità manifestata nell'unione provinciale degli agricoltori di Caserta, dalla Confagricoltori di Caserta, dalla federazione provinciale della Coldiretti di Caserta, dall'associazione produttori del latte bufalino, dal Consorzio tutela mozzarella di bufala campana e dall'associazione nazionale degli allevatori della specie bufalina.

Tutte queste organizzazioni — spero di non averne dimenticata nessuna — hanno lavorato, in modo encomiabile in questi mesi, affinché questo provvedimento — che, ripeto, è di iniziativa governativa — approdasse al voto unanime di quest'Assemblea.

Non so se dagli atti di questa discussione sia emerso, con il solo breve intervento del relatore — che, peraltro, ringrazio, avendo avuto modo di conoscerlo recentemente nella Commissione agricoltura —, l'unico problema di merito esistente all'interno di questo provvedimento, per la soluzione del quale faccio appello alle forze di maggioranza e al Governo. Mi riferisco alla questione sollevata nella Commissione Affari sociali di questo ramo del Parlamento. Infatti, mentre dal testo approvato dal Senato della Repubblica appare evidente la possibilità, da una parte, di tutelare la biodiversità della bufala campana e, dall'altra, di avviare un serio programma di eradicazione delle malattie a carattere diffusivo, in particolare della brucellosi, la XII Commissione della Camera ha, invece, approvato un emendamento che, interpretando peraltro legittimamente le disposizioni comunitarie, che sul tema sono piuttosto stringenti, ha eliminato dal testo la deroga, fino ad un massimo di sei anni, delle normative vigenti di riferimento, utilizzando anche le vaccinazioni come metodo profilattico.

Questo è l'unico punto — l'onorevole relatore lo ha illustrato — che, a mio avviso, dovrebbe essere superato, facendo appello sia ad una serie di intese intercorse tra i gruppi sia allo sforzo del Governo che, credo, interverrà alla conclusione del dibattito. Ciò affinché, sia attraverso un'iniziativa del Governo, sia attraverso un'emendamento già depositato di diverso tenore rispetto a quanto approvato in Commissione, possa essere superata la soppressione della deroga, subordinando quest'ultima — come ha giustamente evidenziato il relatore — ad un serio, nuovo, stringente programma di eradicazione dell'infezione da parte della regione Campania, oggi deputata, a norma della legge, a controllare il suddetto programma.

Sono a conoscenza — allo stesso modo degli altri colleghi interessati a questo tema — che la regione Campania ha lavorato molto, in queste ultime settimane, su tale questione e lo ha fatto in stretto raccordo con le autorità di Governo e, segnatamente, con alti funzionari del Ministero della salute e del Ministero dell'agricoltura, siglando anche un'ipotesi che, ancorché molto stringente, vede il favore di quanti di noi immaginano che, dato questo regolamento, si possa comunque fare ricorso all'utilizzo delle vaccinazioni. Questa è la sola questione che occorre superare.

Dalle conclusioni del relatore, mi è parso di capire che, assunte le necessarie responsabilità politiche, da parte sua non ci sarebbe contrarietà. Ritengo che questo sia un dato molto importante e per questo, ancora prima dell'esito della discussione, lo ringrazio.

In conclusione, credo che faremmo anche giustizia dello sforzo di tanti colleghi delle passate legislature — vedo l'onorevole Malgieri —; ho qui tra le mie mani tante proposte risalenti addirittura all'VIII — vedo la prima firma di Broccoli —, alla IX e anche alla scorsa legislatura. All'XI legislatura risale la proposta a prima firma Nardone. Onorevole Coronella, in questo dibattito vorrei ricordare il nostro conterraneo, l'onorevole Nicolò Cuscunà, per la passione che ha profuso nella scorsa legislatura.

Credo che faremmo giustizia dell'impegno di quanti, in questi anni, hanno dimostrato attenzione per un tema che il Presidente, con un sorriso, ha posto nella giusta dimensione. Si tratta di una questione che attiene, forse, soltanto ad una regione, ma, conoscendo la passione, l'attenzione e — perché no — la fama che i prodotti derivati dalla mozzarella di bufala campana riscuotono, negli ultimi anni, in tutto il mondo, credo che la Camera dei deputati, analogamente al Senato della Repubblica, debba, doverosamente, farsi carico dell'assunzione di responsabilità che oggi l'intera provincia di Caserta e buona parte del Lazio richiedono a quest'Assemblea.

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

GENNARO CORONELLA. Signor Presidente, vorrei ringraziare l'onorevole collega relatore. Per far capire di cosa stiamo parlando, mi si consenta di fornire all'Assemblea qualche cifra. Stiamo parlando di un tema che interessa segnatamente una parte del nostro territorio nazionale, dove viene allevato quasi l'80 per cento del patrimonio bufalino nazionale: si tratta delle province di Caserta e di Salerno. Ci stiamo occupando della tutela di quasi 160 mila capi bufalini. Parliamo di circa 300 aziende di trasformazione, per un valore di migliaia di miliardi di fatturato e con una manodopera di impiegati e di lavoratori pari a oltre ventimila addetti, senza considerare l'indotto. Posso, quindi, affermare che stiamo discutendo di un problema che rappresenta, per dimensioni, il doppio, il triplo della questione FIAT auto.

Perché chiediamo la tutela della bufala mediterranea? Vorrei ricordare a me, al relatore e a quanti stanno ascoltando — anche perché rimanga a futura memoria — che si tratta di un'iniziativa del Governo che è già passata all'esame dei due rami del Parlamento; infatti, questa norma fu inserita nel testo della legge n. 49 del 2001, che ha convertito in legge il decreto-legge recante interventi urgenti per la cosiddetta BSE. Il disegno di legge fu oggetto delle osservazioni del Presidente della Repubblica, sicché il Governo — diciamo — ha aderito alla richiesta delle associazioni di categoria, che dal 1998 reclamano misure speciali di intervento a favore della bufala italiana, affinché si colmasse il vuoto normativo e si arrivasse ad una regolamentazione chiara.

Perché la tutela della bufala italiana? Signor Presidente, abbiamo il sospetto, anzi, la certezza che ci siano forze — oserei dire — occulte, clandestine che stanno tentando di immettere nel nostro paese specie animali importate da altri territori. Ecco cosa vogliamo: il disegno di legge si propone di tutelare una specie che rappresenta una ricchezza straordinaria per l'intero territorio nazionale. Pensiamo,

poi, a quello che significa commercializzare e trattare il prodotto, fino alla tavola del consumatore.

Quindi, la bufala mediterranea rappresenta una realtà indiscutibile sotto il profilo della rilevanza economica, produttiva e occupazionale per la tipicità, l'esclusività e l'originalità della produzione.

Già nel 1991 partì un programma di profilassi che fu poi interrotto e su questo mi è stato chiesto, nelle varie conferenze che abbiamo avuto, perché si sia arrivati solo ultimamente a trattare questo problema. Ciò è dovuto a un infortunio, ad un incidente di percorso che ha impedito agli allevatori di arrivare al risanamento previsto dal decreto interministeriale n. 84 del 1991, che ora è inesorabilmente decaduto. Inoltre, se ne è occupata la regione Campania e su questo voglio ricordare, ringraziando il collega che nel suo intervento ha fatto alcuni passaggi specifici, che anche il consiglio e la giunta regionale della Campania hanno adottato dei provvedimenti in questa direzione. Quindi, non solo le associazioni, ma anche le istituzioni che devono intervenire su questa materia hanno manifestato più volte e rimarcato la necessità di arrivare ad una legge che, da un lato tutelasse la specie animale e dall'altro potesse garantire un risanamento da tutte le malattie infestive.

Quindi, per avviarmi alla conclusione, va detto che si sono aperti dei varchi rispetto all'ipotesi di una questione sollevata dall'Unione europea. Voglio tranquillizzare alcuni colleghi che hanno timori a mio avviso infondati. Vorrei ricordare che l'Unione europea con una decisione recentissima, la n. 2592 del 15 luglio 2002, pubblicata il 23 luglio del 2002, all'articolo 3, commi 2, 3 e 6, descrivendo dettagliatamente le condizioni di utilizzo del vaccino nella profilassi della brucellosi, non evidenzia alcun tipo di problema nell'impiego del vaccino a breve e a medio termine, anche per l'alta professionalità che è stata riscontrata nel nostro servizio veterinario coordinato dall'efficiente direzione generale a cui sono demandate le modalità di utilizzo del vaccino stesso.

Quindi, l'Unione europea ha riconosciuto che la strada per arrivare alla risoluzione del problema è la vaccinazione e con l'articolo 2 del provvedimento è appunto questo che si vuole rimarcare. Si vuole dare alle regioni, che hanno compiti e funzioni in questo senso, la potestà di approvare dei piani straordinari per procedere alla eradicazione di ogni tipo di malattia infestiva o infettiva. Quindi, possiamo essere tranquilli e anche l'Unione europea potrà valutare positivamente questa legge nella quale, lo voglio evidenziare, noi rimarchiamo la volontà del Governo e del Parlamento italiano. In questo senso, mi auguro che si arriverà, come spero e sono sicuro, ad una votazione unanime, anche perché vanno recuperati spazi, incomprensioni e disattenzioni che ci sono state nel passato.

Sono sicuro che l'Unione europea valuterà positivamente questa legge anche perché ci sono tutte le condizioni affinché si possa procedere ad una attività di risanamento per tutelare una specie animale: voglio qui ricordare che per la regione Campania questa specie animale rappresenta il PIL, il prodotto interno lordo. Guai se dovessimo arrivare ad una soluzione diversa; non lo voglio pensare, nemmeno per un attimo.

Sono convinto, sono sicuro — avendo anche ascoltato gli interventi sia del relatore sia del collega che mi ha preceduto — che vi è un unanime consenso da parte, non solo di tutte le organizzazioni di categoria, ma anche di tutto il consiglio e la giunta regionale della regione Campania. Tutti i parlamentari campani sono uniti per chiedere al Parlamento e al Governo l'approvazione di questo disegno di legge che tenta — lo voglio ripetere — di risolvere un annoso problema e di incentivare un importante settore per l'economia del paese.

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

GENNARO CORONELLA. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GENNARO CORONELLA. Signor Presidente, mi sono dimenticato di precisare che ho parlato anche a nome dell'onorevole Cosentino, il quale non ce l'ha fatta ad arrivare in tempo. Dico ciò affinché rimanga agli atti ricordo che l'onorevole Cosentino, appartenente al gruppo di Forza Italia, si dichiara favorevole al disegno di legge in questione.

PRESIDENTE. Onorevole Coronella, mi dispiace che l'onorevole Cosentino non sia potuto arrivare, ma purtroppo non esiste la possibilità di dichiarazioni per delega. In ogni caso, credo che l'onorevole Cosentino apprezzerà il fatto che lei, in conclusione del suo discorso, lo abbia citato.

**(Repliche del relatore e del Governo
- A.C. 3089)**

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

RICCARDO RICCIUTI, *Relatore*. Signor Presidente, rinunzio alla replica.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

GIANPAOLO DOZZO, *Sottosegretario di Stato per le politiche agricole e forestali*. Signor Presidente, debbo ringraziare il relatore, onorevole Ricciuti, e, naturalmente, i colleghi De Franciscis e Coronella per gli interventi che hanno svolto in relazione a questo disegno di legge di iniziativa del Governo. Come è stato giustamente ricordato, tale disegno di legge ripropone il testo cassato relativo al famoso decreto-legge n. 4 del 2002.

Attraverso questo disegno di legge si vogliono mettere in evidenza due aspetti. In primo luogo, si vuole salvaguardare il patrimonio zootecnico e genetico della bufala mediterranea. Come è stato ricordato, oggi questo patrimonio è composto da circa 160 mila capi, ma l'immissione - a volte indiscriminata - di capi prove-

nienti dall'estero e geneticamente non conformi alla razza mediterranea bufalina, naturalmente, comporta conseguenze negative dal punto di vista della produzione dei prodotti tipici. Quindi, questo provvedimento, dal punto di vista della selezione genetica, introduce l'iscrizione nei libri genealogici.

L'altro grande problema è rappresentato dal risanamento della popolazione bufalina. Il nocciolo del contendere è dato dalla possibilità, o meno, di effettuare delle vaccinazioni.

La Commissione europea, con decisione n. 598 del 2002, autorizza gli Stati membri ad effettuare una serie di vaccinazioni per un intervento di risanamento dalle malattie infettive ed infestive anche per quanto riguarda la bufala mediterranea.

Il relatore si chiedeva se questo piano di vaccinazione potrà essere effettuato. Ebbene, io dico che abbiamo un servizio veterinario di prim'ordine, quindi questi controlli saranno eseguiti dai servizi veterinari territoriali con un occhio di particolare riguardo. Infatti, come diceva l'onorevole De Franciscis, oltre al patrimonio vi sono tutta una serie di derivati sia della carne sia della mozzarella, la quale, guarda caso, ha anche la denominazione di origine protetta.

Da parte del Governo, se è il caso, vi è la volontà - l'ho affermato anche in Commissione - di ripristinare il testo approvato dal Senato. In particolare, è stato presentato un emendamento che è in visione presso il Consiglio dei ministri. Spero di avere, al riguardo, il via libera ed, una volta ottenuto, credo che questa Assemblea non avrà alcuna difficoltà di procedere in maniera veloce verso la conclusione dell'*iter* di questo provvedimento, anche perché vorrei ricordare ai colleghi che esiste un altro piccolo inghippo, e lo dico tra virgolette, signor Presidente, se mi consente questo termine: la Commissione bilancio di questa Camera ha indicato nel 31 dicembre il termine massimo per quanto riguarda i fondi messi a disposizione da questo provvedimento. Vi sono, quindi, due aspetti da valutare.

Spero comunque, e parlo a nome del Ministero delle politiche agricole e forestali, che vi sia il beneplacito nei confronti dell'emendamento che abbiamo presentato e che sottoporremo all'Assemblea. Vi ringrazio per la vostra attenzione.

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

Discussione del disegno di legge: S. 1811 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 ottobre 2002, n. 244, recante ulteriore proroga della copertura assicurativa per le imprese nazionali di trasporto aereo e di gestione aeroportuale (approvato dal Senato) (3449) (ore 15,38).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 ottobre 2002, n. 244, recante ulteriore proroga della copertura assicurativa per le imprese nazionali di trasporto aereo e di gestione aeroportuale.

**(Discussione sulle linee generali
– A.C. 3449)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che i presidenti dei gruppi parlamentari della Margherita, DL-l'Ulivo e dei Democratici di sinistra-l'Ulivo ne hanno chiesto l'ampliamento senza limitazioni nelle iscrizioni a parlare, ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del regolamento.

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

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

LUIGI MURATORI, *Relatore*. Signor Presidente, signor viceministro, onorevoli colleghi, il decreto-legge in esame, il cui disegno di legge di conversione è stato

approvato dal Senato con modificazioni e, successivamente, è stato esaminato dalla Commissione trasporti della Camera in sede referente, dispone l'ulteriore proroga relativa ai termini di scadenza della garanzia prestata dallo Stato in merito alla copertura assicurativa per il risarcimento dei danni subiti da terzi, in conseguenza di atti di guerra o di terrorismo nell'esercizio del servizio aereo.

Questa garanzia è prestata in favore delle imprese di trasporto aereo nazionali, delle imprese di gestione aeroportuale e delle aziende di trasporto aereo che utilizzano elicotteri, come previsto dalla modifica apportata dall'Assemblea del Senato, in sede di approvazione del decreto-legge oggi all'esame.

Il provvedimento rappresenta dunque per l'ennesima volta un atto dovuto, a seguito della complessa e problematica situazione che si è creata nel trasporto aereo dopo l'immane tragedia dell'11 settembre del 2001.

Il problema della copertura assicurativa ha rappresentato per l'intero comparto del trasporto aereo un *impasse* di non facile soluzione. Da una parte, infatti, le compagnie aeree nazionali di tutti i paesi europei e degli Stati Uniti d'America hanno chiesto aiuto allo Stato, considerati i vertiginosi aumenti delle tariffe assicurative legati alla copertura dei rischi derivanti da casi di guerra o di terrorismo. A loro volta, le compagnie assicurative, a causa della tensione che si è creata inevitabilmente nel settore del trasporto aereo, hanno aumentato le tariffe per la copertura di questi gravi rischi.

Il Parlamento italiano, come tutti gli Stati europei e gli Stati Uniti, ha stabilito di prevedere in tal senso un intervento a sostegno delle compagnie aeree, nella malaugurata eventualità di nuovi attentati o di una guerra. Questa garanzia assicurativa è stata introdotta in favore delle imprese di trasporto aereo con il decreto-legge 28 settembre 2001, n. 354, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 novembre 2001, n. 413.

Tale decreto-legge, intervenuto a seguito degli attentati dell'11 settembre 2001

e delle conseguenti decisioni assunte dai competenti organi comunitari, ha fissato al 31 dicembre 2001 la scadenza della garanzia, estesa, in sede di conversione, anche alle imprese di gestione aeroportuale.

Con il successivo decreto-legge del 27 dicembre 2001 n. 450, convertito, con modificazioni, nella legge 27 febbraio 2002, n. 14, oltre alla proroga del termine fino al 31 marzo 2002, è stata introdotta, in linea con quanto stabilito da altri Stati membri della Comunità europea, la corresponsione di un premio da parte dei beneficiari della garanzia, originariamente prevista a titolo gratuito.

Questo termine è stato quindi prorogato al 31 maggio 2002 con il decreto-legge 28 marzo 2002, n. 45, convertito con modificazioni dalla legge 24 maggio 2002, n. 100, che ha anche modificato alcuni aspetti della disciplina relativa alla corresponsione del premio previsto dal precedente decreto-legge.

Il decreto 1° giugno 2002 n. 105, convertito con modificazioni nella legge 29 luglio 2002, n. 162, ha disposto una nuova proroga dei termini al 30 giugno 2002, stabilendo nel contempo la possibilità di prevedere l'ulteriore estensione, sulla base di atti di indirizzo comunitari, con decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze e con quello delle attività produttive.

Conformemente all'atto di indirizzo della Commissione europea del 25 giugno 2002, è stato successivamente emanato il citato decreto ministeriale 28 giugno 2002, che ha prorogato il termine della copertura assicurativa al 31 ottobre di quest'anno.

Come sottolineato nelle relazioni allegare al disegno di legge di conversione oggi al nostro esame, la prosecuzione della garanzia prevista da questo decreto-legge è disposta in considerazione delle perduranti gravose condizioni del trasporto aereo.

Questa situazione rende particolarmente difficoltosa, per le imprese del settore, ottenere un'adeguata copertura assicurativa relativa ai rischi derivanti da atti

di guerra o di terrorismo, tenuto conto delle vicende internazionali a noi tutti ben note.

Si è ritenuto pertanto di ricorrere ad una norma di rango legislativo, anziché ad un decreto ministeriale, in quanto all'atto dell'adozione del decreto-legge, non risulta intervenuto un atto comunitario di indirizzo che potesse autorizzare l'ulteriore prosecuzione della garanzia assicurativa.

Da qui l'introduzione di due elementi di novità rispetto ai precedenti decreti-legge: il primo prevede che le imprese che intendano avvalersi della garanzia statale debbano presentare apposita istanza al Ministero dell'economia e delle finanze. Le imprese quindi potranno scegliere se avvalersi o meno della garanzia statale; l'altro elemento di novità è rappresentato da un sensibile incremento dei premi che le imprese dovranno corrispondere per l'ammissione alla garanzia statale.

Questo aumento dell'importo dei premi per usufruire della copertura assicurativa dello Stato si propone di allinearli alle eventuali offerte del mercato, garantendo in ogni caso la continuità della copertura assicurativa stessa.

Questo allo scopo di evitare eventuali squilibri concorrenziali su scala mondiale. Il comma 2 dell'articolo 2 prevede infatti — al fine di evitare un vuoto di copertura assicurativa — che le imprese che non presentino l'istanza per la copertura assicurativa statale siano comunque tenute, sino alla scadenza del termine per la presentazione dell'istanza stessa ovvero fino a quando comunichino di non volersi avvalere della garanzia assicurativa statale, al pagamento del premio per un massimale pari a quello coperto sino all'11 settembre 2001 ad esclusione della quota eventualmente coperta dal mercato.

I commi 3 e 4 rinviano — per le modalità di operatività della garanzia e di corresponsione dei premi — al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 2 ottobre 2002, in quanto compatibile, emanato in attuazione dell'articolo 1, comma 1-*septies* del decreto-legge n. 45 del 2002.

L'articolo 3, infine, reca la consueta norma con la quale si dispone l'immediata entrata in vigore del decreto-legge.

È opportuno, a proposito di questi elementi di novità che ho illustrato, svolgere un breve *excursus* delle motivazioni relative ai precedenti provvedimenti di proroga del provvedimento originario, modificati progressivamente alla luce delle decisioni del consiglio informale dei ministri finanziari dell'Unione europea e del Consiglio dei ministri dei trasporti europei.

Come si ricorderà, dopo la tragedia dell'11 settembre, si avviò subito uno sforzo per creare un organismo mutualistico internazionale, d'intesa fra gli Stati Uniti e l'Europa, che potesse intervenire in caso di azioni straordinarie terroristiche o di guerra.

Purtroppo, al momento, questo organismo mutualistico non è stato ancora costituito. Da qui una maggiore onerosità della copertura dei potenziali rischi per il trasporto aereo connessi a casi di guerra o di terrorismo. Fino ad oggi, tuttavia, la copertura veniva assicurata sempre dallo Stato. In questo momento ci troviamo, invece, in una situazione sostanzialmente migliorata. In sede Ecofin e in sede di Comunità europea non si è ritenuto di procedere ad un'ulteriore proroga dei termini per la prestazione delle garanzie da parte dello Stato, che erano state riservate alle imprese del trasporto aereo aventi diritto.

A livello europeo si è deciso così di lasciare libertà agli Stati membri di procedere secondo le indicazioni nazionali, a condizione che i vari Stati, in sede comunitaria, valutassero la compatibilità delle loro decisioni con i trattati in essere tra gli Stati comunitari stessi. Ecco perché il Governo ha scelto di intervenire fino al 31 dicembre 2002 per la proroga di queste coperture, con i due elementi di novità che ho illustrato. Del resto, l'ultimo decreto-legge in materia, convertito in legge dal Parlamento, dava facoltà al Governo di agire tramite provvedimenti di tipo amministrativo, qualora questi provvedimenti fossero in linea con le direttive comunitarie.

Va sottolineato, infine, che la Commissione europea, nella seduta dell'11 dicembre scorso, ha autorizzato gli aiuti istituiti dal nostro paese a favore del settore aereo, attraverso la copertura assicurativa non prestata dalle assicurazioni commerciali. La Commissione ha autorizzato i regimi di aiuti istituiti dall'Italia e restati in vigore fino al 31 ottobre 2002. In questa occasione, la Commissione ha ricordato le dichiarazioni rese nel corso del Consiglio trasporti del 3 e 4 ottobre scorso, secondo le quali la situazione attuale sul mercato del trasporto aereo in Europa non è più tale da giustificare un'ulteriore proroga dei meccanismi di garanzia negli Stati membri oltre il 31 ottobre 2002. La Commissione continua, tuttavia, ad applicare le disposizioni del trattato in materia di aiuti di Stato sulla base di un esame individuale di tali aiuti, tenendo conto della peculiarità della situazione di ciascun caso.

Il decreto-legge oggi in esame rispetta pienamente lo spirito di queste indicazioni comunitarie. La mancanza di un sostegno da parte dello Stato italiano alle compagnie aeree nazionali, sia pure a loro richiesta facoltativa, infatti, non solo potrebbe frenare lo sviluppo dell'intero comparto, sia pure in lieve ripresa, ma potrebbe determinare una grave situazione di disagio per l'intero settore. Anche per questo, ripeto, ci troviamo ancora una volta di fronte ad un atto dovuto: abbiamo tutti il dovere di sostenere il trasporto aereo nazionale in un momento di tensione internazionale, quale è quello attuale, un settore indissolubilmente legato allo sviluppo della nostra economia, del nostro turismo e della stessa immagine dell'Italia.

In sede di dibattito, in Commissione trasporti, è più volte emersa, da parte dell'opposizione, la richiesta di prorogare il termine della copertura assicurativa al 31 dicembre 2003. Saremmo, in linea di principio, pienamente d'accordo, anzi addirittura saremmo dell'idea di emanare un provvedimento di copertura che avesse validità a tempo indeterminato, salvo revoca. Purtroppo, lo riteniamo impossibile, in quanto vincolati a rispettare i parametri

e le indicazioni che fino ad oggi sono state adottate in sede di comunità europea, secondo uno spirito europeista che ha sempre contraddistinto l'azione del nostro Governo. Confidiamo, dunque, che questo provvedimento possa venire approvato a larga maggioranza, come è avvenuto al Senato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

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

LUIGI MARTINI. Signor Presidente, prendo atto, con soddisfazione, che il Governo, con questo decreto-legge, si fa carico di fornire un aiuto importante a tutto il settore del trasporto aereo in grande difficoltà a seguito dei gravi atti terroristici dell'11 settembre 2001.

Chiedo alla Presidenza l'autorizzazione alla pubblicazione in calce al resoconto stenografico della seduta odierna del testo del mio intervento.

PRESIDENTE. La Presidenza la autorizza sulla base dei consueti criteri.

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

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento al nostro esame non è nuovo a quest'Assemblea (forse lo è per la presenza del sottosegretario Tassone cui naturalmente rivolgo gli auguri di buon lavoro su un tema molto importante e in cui crediamo).

Da più di un anno, ormai, si va avanti a forza di decreti-legge su un tema così importante e drammatico. È di poche ore fa la notizia del ritrovamento di un pacco bomba all'aeroporto di Fiumicino. È, dunque, più che mai attuale un provvedimento di questo tipo, a favore delle imprese di trasporto aereo nazionali e di gestione

aeroportuale, nonché delle aziende di trasporto aereo che utilizzano elicotteri.

Il provvedimento al nostro esame è già stato approvato, in prima lettura, dal Senato. Avevamo chiesto la proroga dei termini fino alla fine del 2003 per avere, sotto questo profilo, un maggior respiro. È stato sollevato qualche problema dall'Unione europea. Per la verità, collega Muratori, non è la prima volta che il Governo non affronta o, in ogni caso, non ottempera ai rilievi evidenziati dalla Comunità europea; non è la prima volta che incorre in qualche procedura di infrazione da parte dell'Unione europea; forse sarebbe stato leggermente sgarbato, ma avremmo potuto proseguire su questa strada. Ovviamente, siamo tutti rispettosi dell'Unione europea, purché lo siamo sempre, su tutti i provvedimenti.

Si tratta di un atto sostanzialmente dovuto che ci consente di dare respiro alle imprese di trasporto aereo nazionale e di gestione aeroportuale. In Commissione vi sono ancora provvedimenti « aperti », riguardanti sia il riordino complessivo del trasporto aereo sia la gestione aeroportuale. Si è cercato di proporre, in tal senso, un emendamento al disegno di legge finanziaria; non mi sembra che durante l'esame al Senato sia stato affrontato (almeno in base alle notizie che ho ricevuto circa il famoso maxiemendamento del relatore) un provvedimento di questo tipo. Certo è che ci troviamo ad affrontare le emergenze.

Cercando di imitare la rapidità con cui il collega Luigi Martini ha svolto il suo intervento, vorrei aggiungere che ovviamente non si può non essere d'accordo con la proroga della copertura assicurativa per le imprese di cui ho precedentemente parlato. Si può forse migliorare il testo attraverso qualche proposta emendativa; infatti, più si allarga la platea di coloro che potrebbero avere diritto alla copertura assicurativa, maggiore è il numero delle persone tutelate. Cerchiamo, in ogni caso, di concludere l'esame del provvedimento. È giusto, infatti, che il Parlamento converta in legge il decreto-legge al nostro esame.

Ci auguriamo — mi rivolgo al sottosegretario Tassone — che, con l'aiuto del Governo e del Parlamento (non possiamo, infatti, non assumerci le nostre responsabilità), si possa iniziare un percorso che ci conduca verso un regime ordinario per quanto riguarda la riforma del trasporto aereo complessivo (ce n'è bisogno), delle gestioni aeroportuali (mi riferisco a quelle che ancora non hanno avuto la possibilità di procedere; quasi tutte, quindi, tranne quelle per i grandi aeroporti) e della copertura assicurativa, purtroppo — lo ripeto — ancora di attualità. In questi giorni, infatti — anche stamattina —, si sono verificati episodi che fanno drammaticamente riflettere sulla portata del terrorismo internazionale.

Mi auguro che la discussione generale e l'esame dei pochi emendamenti presentati possano rilanciare il dibattito. Certo, approssimandosi il Natale, saremo assorbiti dall'esame degli ultimi provvedimenti prenatalizi e dal disegno di legge finanziaria che, a breve, ci verrà trasmesso dal Senato; tuttavia, auspico che si riesca a definire un percorso per fare in modo che il 2003 diventi l'anno nel quale verranno risolti i problemi del trasporto aereo, sia per quanto riguarda l'ente di regolazione sia per quanto riguarda l'ente di assistenza al volo (i colleghi che mi hanno preceduto sanno bene che mi riferisco alla gestione politico-amministrativa di tali enti).

Si ponga fine all'emergenza e si entri in quel regime ordinario di cui c'è tanto bisogno per garantire sicurezza agli italiani ed a tutte le strutture aeroportuali, delle quali anche noi usufruiamo, spesso, per ragioni di lavoro!

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

PIETRO TIDEI. Signor Presidente, signor viceministro, il disegno di legge di conversione al nostro esame, com'è stato più volte detto e com'è stato ricordato dall'onorevole Muratori, dispone l'ulteriore proroga della copertura assicurativa in favore delle imprese nazionali di trasporto aereo e di gestione aeroportuale in rela-

zione ai rischi derivanti da atti di guerra e di terrorismo.

Il decreto-legge di cui trattasi ricalca precedenti decreti-legge già convertiti da questo Parlamento, stavolta con alcune modifiche (le ha ricordate l'onorevole Muratori) sia in ordine alla garanzia prestata ed alla compartecipazione dei soggetti assicurati sia in ordine ai soggetti destinatari della garanzia medesima. Quindi, si tratta di modifiche che riguardano la quantità ed i soggetti.

La garanzia assicurativa, introdotta a seguito degli attentati dell'11 settembre 2001, aveva una prima scadenza al 31 dicembre 2001. In sede di conversione del primo decreto-legge — 27 dicembre 2001, n. 450 —, anche grazie alle nostre proposte, essa è stata prevista anche a favore delle imprese di gestione aeroportuale e, durante l'esame al Senato di quest'ultimo decreto-legge, è stata estesa anche alle società che gestiscono servizi di trasporto aereo mediante elicotteri.

Successivamente, permanendo lo stato di crisi del trasporto aereo, le coperture assicurative statali (con la compartecipazione dei vettori e delle società di gestione) sono state prorogate, con distinti provvedimenti, al 31 marzo 2002 (come ricordava l'onorevole Muratori), al 31 maggio 2002 e, ancora, con il decreto-legge 1° giugno 2002, sino al 30 giugno del 2002, prevedendosi la possibilità di ulteriori proroghe sulla base — e qui veniamo al punto che ci differenzia dalla maggioranza — di conformi decisioni della Commissione europea e dell'Ecofin. Infine, con decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con quelli dell'economia e delle attività produttive, il termine suddetto è stato prorogato sino al 31 ottobre 2002.

Con il decreto-legge al nostro esame, contrariamente a quanto stabilito in precedenza, si abbandona la strada del decreto ministeriale (ancorché emanato di concerto con gli altri due ministri suindicati) e si ritorna in Parlamento, in quanto, all'atto dell'adozione del decreto-legge, non risultava intervenuto un atto comunitario di indirizzo che autorizzasse l'ul-

teriore proroga delle garanzie assicurative. E qui veniamo alle due critiche che intendendo muovere.

Avevamo presentato in Commissione due emendamenti che sono stati respinti dalla maggioranza. A tale riguardo, confido in un atto di respipendenza del Governo e della maggioranza medesima, anche perché credo che le predette proposte emendative, una di forma ed una di sostanza, migliorino decisamente il provvedimento di cui trattasi.

Per quanto riguarda quella di forma, al comma 1 dell'articolo 1, si parla di ulteriore proroga. In effetti, si dovrebbe correttamente parlare non di proroga ma di differimento termini, considerando che il decreto-legge ha iniziato a produrre i suoi effetti soltanto in data 4 novembre 2002, cioè quattro giorni dopo la scadenza del decreto precedente. Infatti — non lo dice il sottoscritto, ma lo dice il dossier del servizio studi del Senato —, in sede di conversione, si faceva testualmente rilevare (cito le parole del dossier del servizio studi del Senato): tecnicamente non si tratta di una proroga, ma di un differimento; infatti la proroga si riferisce a termini non ancora scaduti, mentre il differimento a quelli già scaduti. Nel caso che qui interessa — continua il servizio studi del Senato —, il termine scadeva il 31 ottobre 2002 e il decreto-legge in esame è entrato in vigore il 4 novembre 2002, pertanto a termine già scaduto. Quindi, vi facciamo semplicemente rilevare questo.

Non capisco l'ostinazione della maggioranza; vi viene solo suggerito di correggere formalmente un decreto-legge; lo stesso servizio studi del Senato dice che non si tratta di proroga, ma di differimento. Cambiate questa parola e renderete credo più legittimo lo stesso testo legislativo. Il decreto-legge stesso, se avete fatto caso, non fa decorrere il termine dal 5 novembre, ma dal 1° novembre, coprendo quei quattro giorni scoperti, al fine di evitare vuoti normativi dal 1° al 3 novembre. Questi sono rilievi del servizio studi del Senato; quindi, come vede, signor viceministro, il provvedimento, sotto il profilo formale, contiene per noi un termine as-

solutamente fuori luogo, tecnicamente sbagliato. È per questo che già in Commissione vi abbiamo proposto di correggerlo con il termine differimento. Ci dispiace che in quella sede l'emendamento, che tutto sommato sanava un sostanzioso difetto di forma, sia stato bocciato dalla maggioranza. Mi voglio augurare — la speranza, come si dice, è l'ultima a morire — che in Assemblea questo emendamento da me ripresentato possa incontrare un doveroso quanto legittimo diverso atteggiamento da parte della maggioranza. Diversamente, dovremmo prendere atto che questo Governo e questa maggioranza, tale è la boria e l'arroganza, non intendono cambiare opinione neanche di fronte all'evidenza e di fronte ad una proposta di correggere un palese errore.

C'è, invece, una ben più consistente questione di sostanza, sulla quale invito il Governo e la maggioranza a riflettere seriamente. Qual è il problema? Il tema della garanzia statale è stato un po' accennato dall'onorevole Muratori, solo sfiorato e non approfondito. La garanzia statale fino al 31 ottobre 2002 è stata prestata in base ad atti di indirizzo comunitari, che, di volta in volta, hanno consentito agli Stati membri di effettuare questa indiretta sovvenzione alle imprese, visti gli insostenibili costi commerciali del mercato assicurativo per le imprese di trasporto aereo a seguito della situazione che si è venuta a determinare — come tutti sanno — con gli attacchi terroristici negli Stati Uniti d'America dell'11 settembre 2001.

Il proseguimento della garanzia disposto dal decreto-legge in esame, invece, come si legge anche qui nella relazione governativa che accompagna il decreto (non l'abbiamo scritta noi, l'avete scritto voi questo), è disposta anche in mancanza di un atto di indirizzo da parte dell'Unione europea. Muratori dice: noi siamo convinti europeisti. Ma in questo caso la stessa relazione dice che manca l'indirizzo. Mi pare che stiate facendo un atto in assenza dell'indirizzo, perché l'atto che menziona l'onorevole Muratori si riferisce esclusivamente ad un termine ben preciso: entro il 31 ottobre e non oltre. Poiché il provve-

dimento di cui stiamo parlando copre un arco di tempo che va dal 1° novembre al 31 dicembre, è evidente che c'è un riferimento sbagliato, che nulla ha a che vedere con questo provvedimento. Quindi, questo provvedimento non trova assolutamente riscontro nella decisione della Commissione trasporti e del Comitato dei ministri finanziari, che sostengono che si tratterebbe comunque di aiuti di Stato, in quanto il periodo di grave crisi sembra allentato e non sussistono più quelle condizioni che si sono verificate all'indomani dell'11 settembre.

Allora, se questo è vero, poiché non è stato raggiunto un accordo tra i rappresentanti degli Stati membri, il Governo — siete voi a dirlo, non noi — è intervenuto in considerazione delle difficoltà per le imprese di trasporto aereo e di gestione aeroportuale ad assicurarsi. Ma cosa significa ciò? Che allo stato — lo abbiamo già ripetuto al collega Muratori, ma insiste a far finta di non capire — a Bruxelles non è stato raggiunto alcun accordo e dunque, ad oggi, manca il presupposto essenziale per impedire l'apertura della procedura di infrazione a carico dello Stato membro da parte dell'Unione europea. In passato, di fronte ai nostri emendamenti che proponevano un'ulteriore proroga di questo intervento da parte dello Stato, avete risposto rigettando le nostre proposte e sostenendo che non si poteva fare diversamente perché così l'Unione europea aveva deciso, mentre oggi presentate questo provvedimento mancando di questo presupposto, in quanto l'Unione europea così non ha deciso.

Dunque, vi siete responsabilmente assunti l'onere di coprire, comunque, questa parte, prevedendo che già qualcuno potrebbe aprire una procedura di infrazione a carico dello Stato italiano. Allora, poiché stiamo discutendo di una questione che terminerà i suoi effetti tra 15 giorni (perché scadrà, improrogabilmente, il 31 dicembre), come ha fatto il Governo degli Stati Uniti d'America (fregandosene, ovviamente, perché non è in Europa, dei termini europei) prorogando fino al 31 dicembre 2003, allo stesso modo potrebbe agire il nostro

Governo proprio perché manca un accordo della Commissione europea e quindi dei ministri finanziari, perché il Governo si è assunto la responsabilità di decidere comunque, ed anche in considerazione di ciò che è avvenuto negli Stati Uniti d'America che hanno provveduto a dare garanzie alle proprie compagnie assicuratrici fino al 31 dicembre 2003.

Il mercato del trasporto aereo, lo sappiamo tutti, è, infatti, un mercato fortemente globalizzato e quello previsto dal Governo degli Stati Uniti rappresenta un aiuto di Stato forte alle compagnie americane che si avvarrebbero di uno strumento finanziario in più a tutto svantaggio delle compagnie europee e si vedrebbero messe in concorrenza, probabilmente con regole alterate, rispetto ai vettori americani che avrebbero un supporto maggiore di quelli europei. A fronte di ciò vi chiediamo — e questa volta non ci sono appigli, lo dico all'onorevole Muratori — di non rigettare e di non continuare a bocciare questo nostro emendamento. Sarebbe bastato approvarlo qualche tempo fa e oggi non saremmo qui. Il nostro emendamento, che voi avete bocciato, prevedeva, infatti il termine del 31 dicembre 2002 e già allora vi dicemmo, pur non essendo veggenti (io lo dissi al sottosegretario Mammola) che sareste tornati qui con la nostra proposta, con lo stesso termine del 31 dicembre, e così è stato. Oggi siamo qui a ripresentare un emendamento che era il nostro, che voi avete respinto e che adesso, ovviamente, sostenete.

Dunque, non vedo quali ragioni impediscano, obiettivamente, l'accoglimento del nostro emendamento che proroga fino al 31 dicembre la copertura assicurativa alle nostre compagnie aeree e alle società di gestione aeroportuale. Se voi aveste accolto, come ho già detto, questo emendamento, probabilmente non sarebbe stato assolutamente necessario stare qui.

Da ultimo, non si tratta dunque di semplici aiuti di Stato agli operatori di trasporto aereo perché il provvedimento ha messo in evidenza chiaramente — con la partecipazione, quindi, anche delle società assicurate — che, in effetti, si paga un

differenziale coincidente all'incirca con quel costo in più che oggi hanno subito le compagnie aeree a seguito del disastro dell'11 settembre.

Riteniamo, francamente, che in questo momento la situazione di crisi e di difficoltà dell'intero comparto aereo sia sotto gli occhi di tutti; lo denotano i continui processi di ristrutturazione e di alleanza aziendale che, oltre a migliorare l'efficienza provocano migliaia e migliaia di licenziamenti.

Concludendo, voglio toccare un nodo che sfugge sempre alla nostra discussione e che continua ad essere sottovalutato, ma che produce una situazione di disagio incredibile negli aeroporti italiani. I licenziamenti della Varig, della Swiss Air, i *contingent plane* dell'Alitalia, i preoccupanti problemi della società Aeroporti di Roma e di altre società di gestione aeroportuale, nonché gli accresciuti problemi legati al tema della sicurezza in volo e negli aeroporti — oggi si parlava dell'ennesima, drammatica scoperta di un paccobomba — impongono al Governo, a nostro giudizio, una maggiore attenzione nei confronti dell'intero settore e della necessità di una riforma dopo l'11 settembre, dopo la strage di Linate e dopo tanti incidenti o inconvenienti aeronautici che, seppur non assurti alla cronaca nazionale, denotano tuttavia una situazione della sicurezza nell'intero settore aereo non più eludibile.

È per questo che, nonostante l'estraneità alla materia, noi abbiamo proposto, anche in Commissione, alcune proposte emendative inerenti all'estensione dei benefici delle leggi n. 223 del 1991 e n. 236 del 1993, vale a dire degli ammortizzatori sociali e della cassa integrazione guadagni, ai lavoratori del trasporto aereo. Purtroppo, così come, analogamente, attraverso un altro emendamento, avevamo cercato di focalizzare l'attenzione del Governo sulla sicurezza negli aeroporti, abbiamo registrato un diniego da parte della maggioranza. Ci auguriamo, allora, che, al di là del suo accoglimento o meno, il Governo possa comunque assumere un impegno formale su alcune questioni,

quali quelle del lavoro nel comparto aereo, rispetto alle quali oggi non è più possibile mostrare indifferenza e noncuranza.

Come ella ben saprà, onorevole vicesegretario, sono attualmente in discussione nella Commissione trasporti — ed avremo successivamente modo di parlarne più approfonditamente — alcune proposte di legge inerenti alla riforma dell'intero comparto, con particolare riferimento agli organismi pubblici e privati che gestiscono branche del trasporto aereo, nonché i problemi degli addetti, con particolare riferimento alle clausole sociali, e la riforma del codice della navigazione, vecchio ormai di oltre sessant'anni.

Intendo precisare sin d'ora che, di fronte ad un possibile testo unificato, il nostro gruppo — e, mi auguro, l'intero Ulivo — si porrà con grande spirito costruttivo, soprattutto se gli indirizzi della riforma saranno quelli della maggior sicurezza, della chiarezza delle competenze e delle singole responsabilità in un settore delicato quale, appunto, il trasporto aereo, e se vi sarà l'obiettivo di avere un intero comparto moderno, efficiente ed all'altezza della sfida di un mercato mondiale globalizzato, che impone continui processi di modernizzazione e crescita della qualità, dell'efficienza e della sicurezza.

Ma saremo altrettanto attenti alle questioni del lavoro e dei livelli occupazionali, quelli fino ad oggi più esposti e più sacrificati dopo i drammatici eventi dell'11 settembre. È per questo che, da oltre 18 mesi, in varie sedi ed in svariate occasioni, abbiamo proposto al Governo di estendere ai lavoratori del trasporto aereo i benefici della cassa integrazione guadagni o degli altri ammortizzatori sociali, essendo impensabile che un pilota, un assistente di volo o un addetto ai servizi aeroportuali possa, ad ogni evento, ordinario o straordinario che sia, perdere dall'oggi al domani il proprio posto di lavoro e ritrovarsi sul lastrico, come è già accaduto per centinaia e centinaia di lavoratori, senza alcun ammortizzatore sociale.

Ma il nostro contributo sarà altrettanto determinante nell'individuazione di nuovi soggetti e nuove forme organizzative del-

l'aviazione civile, del controllo e dell'assistenza al volo e della gestione aeroportuale, a condizione che il ruolo dello Stato abbia un senso ed un proprio peso specifico nella direzione delle attività aeroportuali, senza delegare al privato ogni forma di direzione e di coordinamento delle attività e delle operazioni, con gravi ripercussioni sulla sicurezza e sul rispetto dei contratti dei lavoratori. Ci opporremo, perciò, ad ogni forma di privatizzazione selvaggia di quelle funzioni e di quelle attività che, per il loro peso specifico, debbono essere riservate allo Stato, così come prevedono gli annessi ICAO della Conferenza di Chicago. Non ci sembra concepibile, infatti, che un privato possa coordinare, impartire ordini e addirittura sanzionare vigili del fuoco, forze di polizia, guardia di finanza, dogane e polizia di frontiera.

Voglio, invece, sinceramente augurarmi che il Governo e la maggioranza, in questo delicato ed importante processo riformatore, sappiano trovare la forza, la dignità e l'orgoglio di rilanciare, insieme alla nostra compagnia di bandiera e agli altri vettori nazionali, un sistema aeroportuale nazionale competitivo con gli altri sistemi all'interno di un quadro di cooperazione ed integrazione sistemica europea, previsto dall'accordo sul *Single sky* a livello europeo. Mi auguro che il Governo sappia rifuggire (ciò, a nostro avviso, è importante) da tentazioni speculative che, al pari della vicenda FIAT, possano indurre qualche speculatore di turno a deprezzare il nostro principale vettore per acquistarlo a migliori condizioni sul mercato azionario o, viceversa, a preparare un bel pacchetto sulle società di gestione, ad esempio la SEA (e non a caso), da trasferire poi a qualche famelico gruppo pronto a mettere le mani sugli aeroporti italiani e sul *business* ad essi legato.

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

LELLO DI GIOIA. Signor Presidente, prima di discutere sul merito del provvedimento che questa sera stiamo prendendo

in considerazione, approfittando della presenza del viceministro (come ho avuto già modo di sottolineare giovedì scorso, finalmente vi è un viceministro con la delega e, al riguardo, vorrei riconfermare i miei auguri), vorrei chiedergli di chiarire alcuni aspetti che, guarda caso, oltre a riguardare il disegno di legge che stiamo testé discutendo, concernono anche quello che esamineremo successivamente, riguardante il terremoto del Molise, la Puglia nonché il problema della provincia di Catania.

Ci risulta che l'aeroporto di Catania sia chiuso. L'Alitalia, infatti, non ritiene di far atterrare i propri aerei in quell'aeroporto, sostenendo che vi sono problemi in ordine alla sicurezza dei passeggeri. Vi è una posizione assunta dal commissario straordinario, il dottor Bertolaso della protezione civile, il quale addirittura parla di interruzione di pubblico servizio. Credo sia una discussione importante, che occorre affrontare anche in questo momento perché, come dicevo, è collegata sia alla questione riguardante il trasporto aereo sia al provvedimento che discuteremo subito dopo.

Si comprendono benissimo le oggettive difficoltà che oggi si innescano nel meccanismo di chiusura dell'aeroporto di Catania. Peraltro, sembra che lo stesso consiglio comunale, riunitosi in prossimità dell'aeroporto, si sia autosospeso per le questioni che oggi si stanno affrontando.

È importante che il Governo esprima il suo parere su ciò che sta accadendo a Catania. La questione di Catania, infatti, non riguarda semplicemente quest'ultima città, bensì il Mezzogiorno d'Italia. Si tratta di una questione che investe le possibilità di crescita di questo nostro paese, con particolare riferimento alle questioni del Mezzogiorno d'Italia, ed è chiaro che chiudere questo aeroporto significa mettere in crisi l'economia catanese nonché l'economia generale della regione Sicilia in quanto tale.

Vi è, quindi, la necessità di un dibattito e chiedo che si possa avere un chiarimento su questo aspetto, perché presumo che ciò