

Riguardo a quella vicenda si fanno illazioni e invenzioni — questo io non lo so — tuttavia, il sottosegretario, onorevole Berselli, ha affermato che il documento in questione non esiste e, pertanto, mi affido a quanto da lui detto anche perché non ho motivi per dubitare della sua parola. Tutto ciò, comunque, riporta in discussione quella vicenda anche perché troppo poco di essa è stato chiarito.

Nel 1978, quando l'onorevole Aldo Moro fu rapito, avevo 17 anni; mi trovavo a scuola, frequentavo la quarta liceo scientifico, e ricordo che il nostro professore di matematica, da noi molto temuto, verso le 11 del mattino entrò in classe e ci invitò ad uscire perché era successa una cosa terribile. Ci disse che il presidente della Democrazia cristiana era stato rapito e ciò significava un momento terribile per il paese, dicendoci, anche, di tornare a casa perché lì, forse, saremmo stati più al sicuro. Preoccupati e molto agitati, siamo usciti da scuola e ci siamo avviati verso casa. Io sono di Genova ed abito a Sampierdarena, vicino all'Ansaldo; fra l'altro, risaliva a poche settimane prima l'episodio di cui era rimasto vittima il papà di una mia amica il quale era stato gambizzato dalle brigate rosse: l'unica sua colpa era quella di essere un ingegnere dell'Ansaldo e un militante della Democrazia Cristiana. Si trattava, pertanto, di un momento tragico e drammatico e coinvolgente dal punto di vista emotivo.

Ricordo anche di aver incontrato un ragazzo, di sei o sette anni più grande di me, che avevo conosciuto e frequentato in gruppi che si occupavano di volontariato, che mi pareva una persona buona e credibile e desideravo commentare con lui l'avvenimento appena accaduto. Ricordo, come se fosse ora, che la sua risposta mi colpì moltissimo perché, di fronte a una dimensione emotiva molto forte, lui disse: sì, forse sono compagni che sbagliano, però, si tratta sempre di una lotta e rispetto a queste cose bisogna anche immaginare che vi possano essere anche coloro che possono cadere. Io sono rimasta sconvolta da questa sua risposta proprio perché proveniva da una persona che

pensavo facesse cose simili a quelle che facevo io a quell'epoca nella città in cui abitavo. In quel momento ho capito la profonda differenza tra chi immagina percorsi democratici e, quindi, pensa che la battaglia politica si conduca anche presentando delle interrogazioni e attraverso lo svolgimento dell'attività politica e chi, invece, in un certo momento, pensava di poter modificare le cose in questo modo così terribile. Genova, fra l'altro, è la città in cui poi è stato ucciso Guido Rossa.

A me dispiace, però, che oggi — fra l'altro, sono anche una parlamentare — a tanti anni di distanza, e tenuto conto che i giovani di oggi queste cose le possono studiare sui libri, ancora, su questo e su tanti altri fatti che hanno insanguinato l'Italia, non sia stata fornita una parola certa e non sia stata fatta chiarezza. Sarebbe bene, pertanto, che il Parlamento su tante cose riuscisse a farlo, sebbene le apposite Commissioni non lo abbiano fatto.

PRESIDENTE. Onorevole Pinotti, si avvia a concludere.

ROBERTA PINOTTI. Concludo, Presidente. Dico ciò perché molti sono i dubbi che aleggiano su tante vicende. In questo modo, consegniamo alla storia confusione e, quindi, consegniamo ai ragazzi, che in futuro saranno la classe dirigente di questo paese, una storia dove troppe cose non sono state chiarite.

Ieri qualcuno — il responsabile di Gladio — sosteneva sugli organi di stampa che sarebbe il momento di restituire un certo valore morale a quello che è stata Gladio in questo paese. A questo riguardo ritengo che non sia questo il momento per fare ciò, ritengo, invece, che sarebbe il momento di costruire insieme la verità.

(Misure per prevenire atti di terrorismo a bordo di navi private - n. 3-01147)

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la difesa, onorevole Berselli, ha facoltà di rispondere all'interrogazione

Delmastro Delle Vedove n. 3-01147 (vedi l'allegato A — Interrogazioni sezione 7).

FILIPPO BERSELLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Signor Presidente, il fenomeno del terrorismo marittimo è stato affrontato con la Convenzione per la repressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima, promossa dall'Italia a seguito della vicenda dell'Achille Lauro e i cui lavori si sono tenuti a Roma il 10 marzo 1988.

Dopo i tragici attentati negli Stati Uniti dell'11 settembre 2001, tuttavia, la delicata materia è stata riesaminata dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO), organizzazione intergovernativa di cui l'Italia è parte attiva, ed in particolare dal Maritime safety committee. Il comitato ha dedicato al tema della sicurezza dei trasporti marittimi sia la sessione del maggio 2002, sia quella tenuta a Londra, unitamente alla conferenza diplomatica sulla Convenzione SOLAS del dicembre 2002.

L'aspetto di maggior interesse emerso dai lavori della citata conferenza è stato l'introduzione di emendamenti alla Convenzione SOLAS del 1974, il cui nuovo approccio si caratterizza per la decisione di riservare un'analisi più attenta e dettagliata agli aspetti concernenti la sicurezza della navigazione in relazione alla minaccia terroristica, che si affiancano, così, alle problematiche legate alla salvaguardia della vita in mare in precedenza prevalenti.

Al riguardo, tra le innovazioni di rilievo si colloca la proposta presentata da Francia, Germania e Regno Unito riguardo alla cosiddetta *threat on ships*. Essa trae origine dall'attacco alla nave *Limburg*, avvenuto recentemente in acque yemenite, e prevede l'introduzione di una regola che contempli il caso di attacchi a navi in corso di navigazione.

In particolare, è stato adottato il principio secondo cui il rischio di attacco alla nave deve essere valutato da parte del Governo nelle cui acque territoriali la nave stessa si trovi o stia per entrare e sul quale incombe, altresì, il compito di adottare le necessarie misure di sicurezza.

Tuttavia, poiché tali procedure potrebbero intaccare l'istituto del « passaggio inoffensivo », si è convenuto sulla necessità di un'analisi più dettagliata della materia in seno ad un gruppo di esperti giuridici.

Il termine fissato per l'attuazione delle misure di sicurezza in ambito SOLAS, concordate in occasione della menzionata conferenza, è il 1° luglio 2004. Inoltre, sono all'attenzione del comitato giuridico dell'IMO anche altre proposte di emendamenti alla Convenzione del 1988, presentate dagli Stati Uniti al fine di aggiornare questo strumento alla luce dell'accresciuta minaccia posta dal terrorismo marittimo. L'Italia contribuirà attraverso un idoneo coordinamento in sede G8, in considerazione dell'adozione, al vertice di Kananaskis tenuto nel giugno 2002, del piano cooperativo per la sicurezza dei trasporti, contenente un insieme di misure per promuovere una maggiore sicurezza del trasporto su terra, mare e di cielo.

Sempre in sede G8, la riunione plenaria del gruppo di esperti antiterrorismo (gruppo di Roma) e del gruppo di esperti contro il crimine transnazionale organizzato (gruppo di Lione), svoltasi a Firenze nel novembre 2001 sotto la Presidenza italiana, ha adottato il piano d'azione contro il terrorismo in 25 punti, delineando una strategia di interventi in una prospettiva di breve, medio e lungo termine, tenendo conto delle crescenti interconnessioni tra terrorismo, crimine organizzato, narcotraffico e riciclaggio di denaro.

Successivamente, sotto la Presidenza canadese ed in continuità con l'azione italiana, gli Otto si sono concentrati sul costante aggiornamento del piano d'azione, con particolare riferimento alla cooperazione legale, alla lotta al finanziamento del terrorismo, alle nuove minacce chimico-batteriologiche, informatiche e alla sicurezza dei trasporti.

A livello nazionale, il 19 novembre 2002 è stato istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri il comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti e delle infrastrutture, che annovera, tra i suoi principali compiti, quello di valutare le problematiche concernenti la sicurezza

dei trasporti, anche in conseguenza di iniziative internazionali, e di coordinare le attività degli specifici comitati interministeriali per la sicurezza dei trasporti nei diversi settori: terrestre ed infrastrutture (il cosiddetto CIST), aereo e degli aeroporti (CISA), marittimo e dei porti (CISM). Quest'ultimo è stato istituito con decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 29 novembre 2002.

Tali organismi potranno, quindi, contribuire alla formulazione della posizione italiana nell'ambito del negoziato per l'aggiornamento della Convenzione di Roma del 1988.

Da quanto illustrato si rileva come quella del rischio connesso con il terrorismo marittimo non sia affatto una problematica sottovalutata. Su di essa vi è un costante confronto a livello internazionale, alla ricerca delle migliori soluzioni per un efficace contrasto della minaccia.

Ciò detto, con particolare riferimento al quesito posto dall'onorevole interrogante, in merito all'ipotesi di intervento di navi da guerra nei casi di terrorismo marittimo, si osserva che, allo stato, l'intervento di unità della marina militare per la tutela di navi battenti bandiera italiana è pienamente legittimato dalle disposizioni previste dagli articoli 200 e successivi del codice della navigazione, riguardanti la « Polizia sulle navi in corso di navigazione marittima ».

Tuttavia, si deve rilevare che l'intervento di tali unità nell'ipotesi di azione terroristica in atto, non potrebbe che essere finalizzato all'esclusivo trasporto, nel teatro d'operazioni, di reparti speciali adeguatamente addestrati ed equipaggiati per la lotta a tale forma di crimini, nonché a fornire agli stessi il necessario supporto navale.

È di tutta evidenza, infatti, che l'intervento « diretto » di navi militari in caso di terrorismo marittimo, oltre a risultare inadeguato, ovvero controindicato a fronte di eventuali tentativi di soluzione incruenta della vicenda, potrebbe determinare pericoli per l'incolumità dei membri dell'equipaggio e dei passeggeri della nave obiettivo dell'azione terroristica.

PRESIDENTE. La ringrazio, sottosegretario Berselli.

L'onorevole Delmastro Delle Vedove ha facoltà di replicare.

SANDRO DELMASTRO DELLE VE-DOVE. Onorevole sottosegretario, mi compiacio per la risposta indubbiamente analitica ed organica, non certo burocratica e di maniera, che ella ha voluto dare al mio atto di sindacato ispettivo. Me ne compiacio, perché ho avuto la prova, di cui peraltro non dubitavo, dell'interesse profondo del nostro Governo e del nostro ministero all'affinamento e all'attualizzazione dei sistemi antiterroristici in un particolare settore quale quello della navigazione e del trasporto marittimo, che, così come già è avvenuto nel caso della terribile ed indimenticata vicenda dell'*Achille Lauro*, può creare seri problemi anche in termini di operatività.

Concordo anche con l'impostazione secondo cui, al di là del costante monitoraggio, anche con gli altri paesi, circa le tecniche e le strategie da adottare nei confronti di eventuali azioni di gruppi terroristici internazionali, sia opportuno prevedere, in termini estremamente moderni, che le navi debbano in evenienze di questo genere trasportare reparti ad alta specializzazione, per evitare che un maldestro tentativo di abbordaggio possa creare danni agli equipaggi, ai passeggeri e a quanti sono a bordo di navi oggetto di azioni terroristiche.

È evidentemente un lavoro di ricerca intelligente, che mi sembra che il Governo italiano, insieme ai governi alleati, attraverso i suoi uffici ed il Ministero della difesa, stia perseguendo con estrema attenzione, così come mi è parso di cogliere dalla analiticità della risposta offerta dal sottosegretario. Sicché, nel prendere atto delle rassicurazioni che il Governo ci ha offerto circa l'intelligente opera di quotidiana ricerca svolta con gli alleati, con piacere non posso far altro che dichiararmi soddisfatto della risposta fornitami.

(Progetto di banca dati planetaria predisposto dall'amministrazione USA - n. 3-01578)

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la difesa, onorevole Berselli, ha facoltà di rispondere all'interrogazione Delmastro Delle Vedove n. 3-01578 (vedi l'allegato A - Interrogazioni sezione 8).

FILIPPO BERSELLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Signor Presidente, il Governo ha già riferito sulla problematica del « Total information awareness », rispondendo il 13 marzo scorso all'interpellanza urgente dell'onorevole Folena n. 2-00651. Si riterrà pertanto di ritornare su quanto già detto nella richiamata circostanza, focalizzando la risposta sulla questione delle contromisure difensive.

È opportuno ricordare, preliminarmente, che il progetto T.I.A. esiste solo come prospettiva futura ed è attualmente in fase di studio e di sperimentazione limitata e per prototipi, al termine della quale sarà deciso il suo eventuale impiego a livello nazionale da parte del Congresso degli Stati Uniti d'America.

Tuttavia, per quanto riguarda il pericolo che un sistema di siffatte caratteristiche costituirebbe per la difesa militare, è da tenere presente che lo stesso è vanificato da un sistema di norme che, già da tempo, sono preordinate alla tutela della sicurezza dei sistemi informatici in generale e, in particolare, di quelli sui quali circolano e vengono trattate informazioni classificate. La loro trattazione è regolata dalle direttive emanate dal Presidente del Consiglio dei ministri in qualità di autorità nazionale per la sicurezza - sulla base di specifiche attribuzioni riconosciutegli dall'articolo 1, comma 2, della legge n. 801 del 1977 - a cui fanno riferimento gli organismi di informazione e sicurezza.

La principale di queste direttive è la PCM-ANS/1/R/A del 27 luglio 1993, recante: « Norme unificate per la tutela del segreto di Stato - Direttiva per la protezione delle informazioni coperte dal se-

greto di Stato trattate in sistemi di elaborazione automatica e/o elettronica ».

Ad essa si aggiungono il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 aprile 2002, recante lo « Schema nazionale per la valutazione e la certificazione della sicurezza delle tecnologie dell'informazione, ai fini della tutela delle informazioni classificate, concernenti la sicurezza interna ed esterna dello Stato » e le direttive PCM/ANS/TI 001 e 002 del 30 agosto 1995, concernenti rispettivamente « Procedura nazionale per l'omologazione dei sistemi EAD militari » e « Standard di sicurezza per i sistemi e le reti EAD militari ». Tali provvedimenti sono finalizzati, in modo particolare, all'utilizzazione degli apparati informatici in ambito militare e, pertanto, richiedono un livello di sicurezza talmente elevato da costituire punto di riferimento generale per l'impiego delle suddette tecnologie nella trattazione dei dati classificati.

Pertanto, allo stato del patrimonio informativo posseduto e delle conoscenze tecniche disponibili, non sembra sussistano le condizioni idonee a supportare una possibile violazione dei sistemi di presidio per le informazioni classificate.

Per quanto attiene, poi, ai dati non classificati e, più in generale, alla tutela della sfera dei cittadini italiani da ogni possibile ingerenza esterna, i paesi aderenti all'Unione europea hanno elaborato una normativa che prende le mosse dalla Dichiarazione europea per i diritti dell'uomo e che persegue i principi dettati dalla direttiva 95/46/CE, relativa alla tutela delle persone in riferimento al trattamento dei dati personali e alle banche dati. Tale direttiva è stata recepita in Italia con la legge 31 dicembre 1996, n. 675, recante « Tutela delle persone e di altri soggetti rispetto al trattamento dei dati personali » che obbliga le persone giuridiche pubbliche e private che trattano dati personali ad adottare apposite misure di sicurezza intese a tutelare il diritto alla riservatezza dell'individuo che sia divenuto oggetto di un trattamento di dati personali.

Le suddette linee guida sono state meglio realizzate con l'emanazione del decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 1997, n. 318, recante: «Regolamento per l'attuazione di direttive comunitarie nel settore delle comunicazioni» che, con lo scopo di tutelare le informazioni veicolate attraverso elaboratori elettronici o reti di telecomunicazioni disponibili al pubblico, ha dettato le norme minime di protezione sancendo l'obbligo di adottare misure di sicurezza di ordine tecnico, logistico, procedurale, oltre che informatico.

Infine, appare opportuno far presente che la direttiva 2002/58/CE, in data 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche, muovendo dal presupposto che lo sviluppo della società dell'informazione è caratterizzato dall'introduzione di nuovi servizi di comunicazione elettronica che pongono specifiche esigenze con riguardo alla tutela dei dati personali e della vita privata degli utenti, obbliga gli Stati membri ad adottare, nel settore delle reti pubbliche di comunicazione, disposizioni legislative e regolamentari specificamente finalizzate a tutelare i diritti e le libertà fondamentali delle persone fisiche e i legittimi interessi delle persone giuridiche senza, peraltro, pregiudicare la facoltà degli Stati membri di effettuare intercettazioni legali di comunicazioni elettroniche o di prendere altre misure necessarie per tutelare la sicurezza pubblica, la difesa e la sicurezza dello Stato.

Tale direttiva è in fase di attuazione nell'ordinamento interno, giacché l'articolo 11 del disegno di legge comunitaria 2003, attualmente all'esame del Senato (atto Senato 2254), prevede che il Governo adotti un decreto legislativo che recepisca la normativa comunitaria.

PRESIDENTE. L'onorevole Delmastro Delle Vedove ha facoltà di replicare.

SANDRO DELMASTRO DELLE VEDOVE. L'effetto trascinarsi della mia forte soddisfazione per l'interrogazione

precedente mi induce a definirmi garbatamente insoddisfatto della risposta a questa interrogazione. Vede, onorevole sottosegretario, ho sentito l'enumerazione di tutta una serie di direttive che dovrebbero rassicurarci. Nonostante tutte queste direttive, peraltro poche settimane orsono, vi è stata una fuga di notizie, addirittura da palazzo Chigi, durante un colloquio del Presidente del Consiglio Berlusconi; ho, quindi, l'impressione che tutti questi sistemi di sicurezza siano vulnerabili e facilmente eludibili. Anzi, onorevole sottosegretario, mi veniva in mente un'immagine storica risalente al 1940, quando nel Parlamento francese mentre un sottosegretario alla difesa spiegava quali fossero le ragioni per le quali l'esercito garantiva l'inviolabilità dei confini nazionali, in realtà egli non si avvedeva che sotto la Tour Eiffel stavano già transitando i reparti tedeschi. Dio non voglia che lei sia emulo di queste cose! Però, onorevole segretario, non esiste soltanto questo sistema informativo planetario, perché questo sistema non è sostitutivo ma è aggiuntivo ad un altro sistema, che il Ministero della difesa ed anche altri ministeri non possono non conoscere, cioè il sistema di Echelon (del quale si è interessato anche il Parlamento europeo), che ha applicazioni non soltanto strettamente militari, ma, ahimè, anche industriali e commerciali, che capta ed organizza miliardi di informazioni ogni giorno e che in questo momento, unito a questo altro sistema, esprime una sindrome degli Stati Uniti d'America, che certamente su un piano umano non si fa fatica a comprendere, visti gli eventi dell'11 settembre 2001, ma che non può rimanere per l'eternità, per tutte le conseguenze che sta producendo nei nostri paesi europei.

Vi è, addirittura, un certo regresso di natura tecnologica: in alcuni casi, infatti, talune aziende, per essere certe di non essere decriptate attraverso i sistemi di Echelon, hanno predisposto la partecipazione a gare o a bandi europei non utilizzando le *e-mail*, i fax o simili, ma addirittura — appunto con una forma di regresso tecnologico, peraltro assai com-

prensibile — inviando l'autista in macchina con la busta chiusa, per consegnarla nelle varie capitali europee. Questo proprio per evitare ciò che già si è verificato da parte degli Stati Uniti d'America, attraverso questi sistemi e con l'aiuto — questa è cosa grave — di un paese europeo, come l'Inghilterra (che fa parte del programma Echelon).

Vi sono, dunque, delle problematiche, che non sono soltanto di natura difensiva-militare, ma addirittura di carattere industriale. Non credo che la sindrome dell'11 settembre possa indurre tutti i paesi europei ad accettare acriticamente un sistema — chiamiamolo pure con il suo nome — di spionaggio complessivo planetario senza limiti, al di là cioè di precisi limiti normativi che gli stessi Stati Uniti d'America hanno, quali il Privacy act del 1974, e al di là di tutta una serie di normative, che vengono denunciate come violate non soltanto dal nostro garante della *privacy*, professor Rodotà — che ha già avuto modo di intervenire in molte circostanze su questo tema —, ma in modo ufficiale dal Parlamento europeo.

Dunque, nutro serie preoccupazioni e ritengo che le sue assicurazioni — di cui prendo atto e che, certamente, testimoniano un significativo interessamento da parte del Governo — non siano tali da fugare le preoccupazioni che ciascuno di noi ha, anche per le applicazioni non strettamente militari di questo sistema di sofisticato apprendimento, ogni giorno, di miliardi di informazioni.

Quindi — onorevole sottosegretario —, sotto questo profilo, devo dichiarare la mia garbata e comprensiva insoddisfazione per la sua risposta.

(Modalità di utilizzo del passante ferroviario che collega il bacino portuale di Genova-Pra-Voltri - n. 3-01283)

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, onorevole Mammola, ha facoltà di rispondere all'interrogazione Acquarone n. 3-01283 (vedi l'allegato A — Interrogazioni sezione 9).

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, gli interroganti chiedono di conoscere quali iniziative siano in essere per utilizzare in pieno la bretella ferroviaria Genova-Pra-Voltri.

Ferrovie dello Stato Spa ha riferito che la realizzazione dei potenziamenti infrastrutturali e tecnologici delle linee e degli impianti ferroviari deriva dalle indicazioni programmatiche contenute nei vigenti contratti di programma (1994-2000 e 2001-2005) e relativi *addenda*.

Il nodo ferroviario di Genova, in particolare, è attualmente sottoposto ad una serie di interventi, in fase di progettazione o realizzazione, che permetteranno a regime, attraverso una specializzazione dell'uso delle diverse linee che lo attraversano, una maggiore capacità disponibile per lo sviluppo dei servizi viaggiatori e merci.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA
(ore 11,40)

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. A tale riguardo, si fa presente che è stato istituito, nell'ambito della commissione intergovernativa italo-francese per il miglioramento dei collegamenti delle Alpi del sud, un gruppo di lavoro sullo sviluppo della rete ferroviaria con il compito di esaminare l'attuale funzionamento delle linee esistenti Marsiglia-Genova e Nizza-Ventimiglia-Cuneo e successivamente di riferire alla stessa commissione i risultati nonché eventuali prospettive di sviluppo a medio e a lungo termine (2010-2020).

L'esecuzione dei potenziamenti infrastrutturali connessi con la realizzazione della linea Voltri-Borzoli-Ovada trova il suo fondamento tecnico-funzionale nello sviluppo previsto del traffico merci proveniente dal porto di Voltri e diretto verso l'estero e, in particolare, per quello da istradare sulla direttrice Genova Voltri-Alessandria-Domodossola-Friburgo; in pratica, il collegamento risulta finalizzato alla realiz-

zazione di un corridoio modale dedicato alle relazioni del porto di Voltri con l'Italia nord-occidentale, la Svizzera e la Germania meridionale.

Peraltro, gli interventi eseguiti sulla linea Voltri-Borzoli-Ovada si inseriscono in un contesto generale di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie del versante ligure; il citato quadro generale prevede, tra l'altro, il completamento del raddoppio della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, programmato a regime entro 7-8 anni, che consentirà di migliorarne le relazioni tra l'Italia e la penisola Iberica, il collegamento a doppio binario fra Bivio Borzoli e Genova Sampierdarena e lo spostamento a mare della tratta di linea Genova-Ventimiglia tra le stazioni di Voltri e Pegli, con riallocazione della stazione di Pra; questi ultimi due sono entrambi necessari per una fluidificazione del traffico viaggiatori sulla stessa linea Genova-Ventimiglia.

Il limitato numero dei treni merci interessanti la bretella Voltri-Borzoli, a fronte di una capacità residua oggi di circa 30 treni al giorno e in futuro decisamente maggiore, è conseguente alla distribuzione dei traffici gravanti sul porto di Voltri.

In particolare, il traffico merci verso l'Italia nord-occidentale ed il centro Europa risulta pari al 28,5 per cento, mentre la parte restante del traffico risulta orientata verso il centro nord ed il nord est della penisola nonché verso l'Europa orientale, impegnando altre direttrici.

Per quello che attiene al settore viaggiatori, si deve rilevare che non esistono significativi flussi di tale traffico per la relazione Savona-Voltri-Ovada-Acqui e, di conseguenza, non sono previsti servizi diretti su tale relazione.

Invece, per quanto concerne l'utilizzazione della bretella per il traffico viaggiatori provenienti dal nord di Genova e diretto alla stazione di Voltri, risulterà necessario attendere il completamento dei lavori sopracitati fra Bivio Borzoli e Genova Sampierdarena.

La divisione cargo di Trenitalia Spa sta attivando specifiche iniziative per un maggior utilizzo della bretella che collega la stazione di Genova Voltri mare con la

linea Genova-Ovada-Alessandria, attualmente utilizzata per partenze ed arrivi di treni destinati al Voltri terminal Europa.

Le iniziative che consentiranno di incrementare di circa il 50 per cento l'attuale offerta riguardano azioni tecniche e commerciali per saturare l'offerta potenziale. Con il terminal portuale è stato perfezionato un accordo tecnico-operativo che prevede l'utilizzo uniforme delle fasce orarie giornaliere per le operazioni di arrivo e partenza dei treni. In questo modo sono state create diverse relazioni diurne che possono essere utilizzate quali linee di collegamento tra Alessandria e Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto. Dal punto di vista commerciale, in attesa delle acquisizioni internazionali che interesseranno le relazioni con la Svizzera e con la Germania, l'azione della divisione cargo è concentrata sull'acquisizione dei nuovi traffici interni da e per le linee del Piemonte e dell'ovest della Lombardia. Infatti, è imminente l'acquisizione di nuovi trasporti da e per Vercelli ed il consolidamento e l'ampliamento dei trasporti per Gallarate.

Secondariamente, si prevede l'utilizzo della bretella anche per i trasporti non provenienti dal porto di Voltri. La costruzione del terzo binario a Genova Pra o la realizzazione già prevista di due nuovi binari nella stazione Genova Voltri mare potranno consentire l'utilizzo della bretella in questione anche ai treni provenienti da Savona e da Ventimiglia, saturando definitivamente la capacità prevista.

Questa ipotesi, attraverso la liberazione di un corrispondente numero di tracce, alleggerirebbe notevolmente la parte orientale del nodo di Genova, consentendo la realizzazione di nuovi trasporti dal porto storico.

PRESIDENTE. L'onorevole Mazzarello, cofirmatario dell'interrogazione, ha facoltà di replicare.

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, non posso dirmi soddisfatto. Lo dico con garbo al sottosegretario: le risposte che sono venute non rispondono

ai quesiti che abbiamo posto. Inoltre, volevo fornire al Governo qualche elemento in più sul traffico merci che, forse, FS cargo non chiarisce del tutto. Glielo fornirò nel corso di questa mia brevissima replica. Esprimo insoddisfazione perché — lo dico al Presidente della Camera — pensiamo che in questa nostra faticosa attività di sindacato ispettivo le cose migliorino: abbiamo presentato un'interrogazione l'anno scorso; ad un anno di distanza tutti pensano che le cose miglioreranno. Invece, su quella bretella ferroviaria continuano a passare quattro, cinque treni al giorno.

Secondo me, le motivazioni che sono state portate non sono reali. I colleghi Acquarone, Burlando ed io abbiamo presentato l'interrogazione per sollevare due questioni generali che le sottolineo nuovamente come elemento di riflessione, dal momento che la risposta non le propone in maniera esauriente. Quanto alla prima questione, c'è davvero il rischio che l'opera in esame metta in risalto il problema del denaro pubblico speso male: quando su una linea ferroviaria, che ha pure un impatto ambientale significativo, passano — l'anno scorso era così, al momento della presentazione dell'interrogazione, e oggi è così — quattro, cinque treni al giorno, questo aspetto viene in risalto.

Il secondo elemento riguarda le ragioni. Signor sottosegretario, nella sua risposta, sostenuta da un ragionamento di Ferrovie dello Stato Spa, sono state portate ragioni di strategia generale. Vorrei fornirle qualche dato che è molto preoccupante perché in contrasto con i discorsi, con le linee e con le impostazioni che si annunciano. Il dato riguarda il pesante calo di trasporto merci su ferro. Mentre si tengono convegni o si annunciano linee di sviluppo e di riequilibrio dei modi di trasporto nel nostro paese, il dato, che forse è anche alla base della scarsa utilizzazione di quella tratta ferroviaria, è assolutamente contrario. Signor sottosegretario, le voglio fornire due numeri molto semplici e pregherei il Governo di rifletterci sopra, affinché si possa affrontare la questione in maniera

decisa. Nel porto di Genova — ho preso in considerazione Genova, ma potremmo esaminare altre situazioni —, nel periodo gennaio-febbraio 2003 il traffico dei contenitori è aumentato del 5 per cento mentre i carri ferroviari arrivati e partiti nel porto, nello stesso periodo, sono diminuiti del 10 per cento: 19.878 carri ferroviari in meno. Voi capite che questi numeri esprimono proprio il contrario rispetto ai ragionamenti che tutti facciamo e che il Governo espone in ogni occasione.

Infatti, c'è addirittura un aumento del trasporto su gomma ed è questa la ragione dello scarso utilizzo di quel passante ferroviario. Se poi guardo alle previsioni — in questo senso, onorevole sottosegretario, la pregherei di darci un'occhiata: può darsi che non abbia i dati giusti, ma sono abbastanza sicuro che questi dati siano certi —, le notizie che ho mi portano ad affermare che dalla metà di giugno FS cargo per tutti i porti liguri — qui ho preso il caso dei porti liguri — ridurrà il numero di treni programmati: 40 treni in meno la settimana. Quindi, noi ci troviamo di fronte ad un aumento delle merci trasportate e passanti nei nostri porti e a una caduta verticale dell'offerta di trasporto su ferrovia: ecco perché abbiamo posto il tema di quel passante. Quasi si è capito che c'è qualcosa più di fondo che va oltre le ragioni un po' tecniche che sono state riportate in quella risposta, per cui bisogna aspettare il raddoppio della ferrovia di Ventimiglia o il terzo valico. C'è un nodo di fondo, politico, nel senso di impostazione politica e programmatica, che si sta rivelando di tendenza contraria a quello che si voleva affermare.

PRESIDENTE. Onorevole collega, la prego di concludere.

GRAZIANO MAZZARELLO. Aumenta il traffico commerciale nei porti, diminuisce la merce trasportata su ferrovia e, ovviamente, aumenta quella su gomma. La pregherei di verificare questi dati, signor sottosegretario, e di assumere un'iniziativa su questo punto che mi sembra piuttosto decisivo.

(Adeguamento agli standard europei di sicurezza della superstrada E45 Orte-Ravenna - n. 3-02139)

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, onorevole Mammola, ha facoltà di rispondere all'interrogazione Bielli n. 3-02139 (vedi l'allegato A - Interrogazioni sezione 10).

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, l'onorevole Bielli chiedeva di conoscere quale fosse l'opinione del Governo sul futuro della E45 e quali interventi finanziari siano stati destinati a questa superstrada. In merito alle problematiche evidenziate nell'atto ispettivo cui si risponde, l'ANAS Spa, interessata al riguardo, ha reso noto innanzitutto che non è in atto alcun declassamento della E45 e che già con la Convenzione di Ginevra del 1956, che ha individuato gli itinerari internazionali, la strada statale 3-bis Tiberina ha una duplice denominazione, per cui a quella di strada statale 3-bis si è aggiunto l'appellativo di E45. L'ANAS fa conoscere di considerare detta arteria assolutamente strategica e di fondamentale importanza nell'ambito della rete trasportistica italiana, in quanto rappresenta uno dei grandi assi di collegamento tra nord, centro e sud. Peraltro, tale viabilità ha una funzione di connessione verso il sud del corridoio transeuropeo n. 5 da Lisbona a Kiev, attraverso il collegamento con la E55, nuova Romena commerciale, a sud di Ravenna. La società stradale riferisce altresì che la E45 è inserita nelle opere di preminente interesse nazionale e sottolinea come l'ANAS operi in stretta sinergia con le istituzioni centrali e gli enti territoriali affinché ai piani di intervento sia assicurata la copertura finanziaria dal CIPE, attraverso i meccanismi di attuazione della legge obiettivo.

Sono attualmente allo studio due ipotesi di potenziamento della E45 che prevedono una soluzione stradale e una au-

tostradale. Il costo di tale investimento varierà tra i due e i tre miliardi di euro a seconda che venga scelta la soluzione superstrada o autostrada e che l'allargamento delle carreggiate venga esteso o meno alle gallerie. Il piano di investimenti per la E45 riguarda tuttavia anche l'attuale sede stradale. L'ANAS ha accelerato il programma di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture esistente e infatti sono già in esecuzione o programmati lavori per migliorare la funzionalità strutturale e per elevare le condizioni di sicurezza. La società stradale fa conoscere che sono in corso lavori per 17 milioni di euro per la messa in sicurezza di alcuni viadotti. Entro il 2003 è previsto di appaltare lavori per un importo di circa 64 milioni di euro per l'ammodernamento e il ripristino della pavimentazione stradale e delle barriere di sicurezza.

Inoltre, sono in avanzata fase di progettazione lavori per un importo di circa 214 milioni di euro per l'ammodernamento di altri tratti dell'arteria e la messa in sicurezza di alcuni viadotti e gallerie.

Infine, la società stradale fa conoscere che da circa due anni il centro sperimentale ANAS di Cesano opera in collaborazione con il centro ricerche FIAT, con il Politecnico di Torino e, di recente, con l'istituto di architettura di Venezia, per l'elaborazione di nuove tecniche di costruzione e sicurezza basate su tecnologie elettroniche e satellitari che potranno trovare applicazione proprio sulla E45.

PRESIDENTE. L'onorevole Bielli ha facoltà di replicare.

VALTER BIELLI. Signor Presidente, signor sottosegretario, la ringrazio per aver fatto alcune affermazioni che ritengo significative rispetto all'importanza strategica di questa arteria avente valenza internazionale.

Invece, mi dichiaro insoddisfatto rispetto alle risposte che lei ha dato nei confronti di questa affermazione di principio.

La mia insoddisfazione è originata da motivazioni le quali fanno riferimento al-

l'incertezza che predomina rispetto alle scelte che riguarderanno questa arteria.

Ella, nella sua risposta, afferma che si sta valutando la possibilità di continuare nell'idea della superstrada, oppure di costruire un'autostrada. Le due cose sono molto diverse fra loro, quindi non si capisce perché, da parte del Governo, non si indichi la soluzione più giusta e opportuna.

Dare una risposta a questa questione è importante perché costruire un'autostrada in una zona come quella dell'alto Appennino forlivese-cesenate significa pensare ad una soluzione che penalizzerebbe pesantemente tutti quei territori. Tale soluzione non rappresenta un'alternativa alla E45, inoltre penalizzerebbe quei cittadini, quelle popolazioni che, invece, hanno bisogno di aiuti e di contributi per uscire da una situazione di estrema difficoltà.

Se invece si decidesse di dedicarsi ad una superstrada, bisogna riconoscere che i finanziamenti ipotizzati sono inadeguati. Inoltre, non è sufficiente affermare che si sta lavorando in rapporto con le istituzioni locali e con gli altri enti sul territorio affinché il CIPE possa finanziare tale opera. Infatti, se si opta per questa seconda soluzione, bisogna cominciare a reperire i finanziamenti necessari soprattutto attraverso la legge finanziaria, distinguendo le somme che verranno destinate all'ANAS da quelle che la stessa azienda deve investire in questa importante arteria.

Onorevole sottosegretario, le sue risposte quindi non sono convincenti anche per un'altra ragione. L'ingegner Pozzi sta visitando tutti i luoghi in cui viene chiamato a dare delle risposte concernenti questa importante arteria. Lei mi ha fornito dei dati che non presentano nulla di nuovo rispetto alle cose già dette dall'ingegner Pozzi con in più, da parte sua, un elemento di reticenza.

Infatti, l'ingegner Pozzi ha introdotto la questione del pedaggio che, in una situazione come quella dell'alto Appennino, rappresenterebbe una iattura per le popolazioni che vi abitano. Infatti, in questo modo non si risponderebbe positivamente

neppure pensando di far riferimento a soluzioni avanzate dal punto di vista tecnologico. Lo ripeto, l'introduzione del pedaggio rappresenterebbe una iattura in ragione del fatto che l'alto Appennino forlivese ha bisogno di essere percorso, attraversato. Bisogna che in quei luoghi vi sia un flusso di turismo, di persone, di gente che sente il bisogno, quando passa su questa strada, di fermarsi ad ammirare i nostri comuni, i nostri paesi. Attraverso il pedaggio, in un tratto di appena 40 chilometri — intramezzato da oltre 12 caselli — come si potrebbe realizzare un obiettivo di questo tipo?

Ecco perché la sua risposta è insufficiente e non dà, a mio parere, quella sicurezza necessaria e utile per quelle popolazioni.

Aggiungo — e la lascio a futura memoria perché si possa continuare ad interloquire in merito ad una questione di primaria importanza, come lei ha affermato — la seguente considerazione: nel momento in cui si ipotizza per la E 45 una soluzione avanzata, si dice di dover trovare un rapporto, anche per quanto riguarda il termine « gestione » (lo dico tra virgolette) con gli enti, le istituzioni locali. Cosa significa, signor sottosegretario? Vuol dire che su una superstrada, per quanto riguarda una partita come questa, vogliamo coinvolgere anche i comuni?

Questo è il motivo per cui sono estremamente preoccupato della sua risposta che presenta un solo dato positivo quando si afferma che questa strada è importante e che in questo momento si stanno compiendo alcuni lavori di manutenzione che ritengo utili ed importanti; si tratta però di lavori che sono ancora insufficienti rispetto al disagio che è presente in quella strada.

Mi permetta un'ultima considerazione: lei ha affermato...

PRESIDENTE. Concluda, onorevole Bielli.

VALTER BIELLI. Concludo, signor Presidente. Lei ha affermato che non si intende declassare questa strada. Prendo

atto che non si intende farlo, ma mi deve spiegare perché, proprio in questi giorni, sia stata emanata una circolare dell'ANAS secondo la quale occorre modificare la dicitura E45: si intende eliminare l'espressione E45 per riferirsi solamente a strada statale. Se non si vuole il declassamento, credo che...

(Possibile introduzione del divieto di sorpasso per mezzi pesanti ed autoveicoli trainanti caravan o rimorchi sulle autostrade Venezia-Trieste e Venezia-Udine-Tarvisio - n. 3-02201)

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, onorevole Mammola, ha facoltà di rispondere all'interrogazione Collavini n. 3-02201 (vedi l'allegato A - Interrogazione sezione 11).

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, nella suddetta interrogazione l'onorevole Collavini chiede di conoscere quali interventi il Governo intenda adottare al fine di porre in essere la disciplina del divieto di sorpasso per i mezzi pesanti ed autoveicoli trainanti caravan o rimorchi sulle autostrade Venezia-Trieste e Venezia-Udine-Tarvisio.

In merito alle problematiche evidenziate nell'atto ispettivo cui si risponde, l'ANAS Spa, interessata al riguardo, fa presente che il codice della strada, all'articolo 6, comma 6, stabilisce che per le strade e le autostrade in concessione, i poteri dell'ente proprietario della strada (quindi, anche il potere di stabilire divieti) sono esercitati dal concessionario, previa comunicazione all'ente concedente. La società Autovie venete, quale concessionaria dell'autostrada A4 Venezia-Trieste, sta pertanto valutando la possibilità di applicare il divieto di sorpasso nel tratto compreso tra San Giorgio di Nogaro e Mestre (per circa 90 chilometri).

La società stradale informa che è prevista una fase di sperimentazione, della durata di tre mesi, decorsi i quali proce-

derà a verificare la reale efficacia di tale limitazione anche sulla base dei dati statistici relativi ai flussi di traffico. Considerata la rilevante estesa chilometrica interessata dal divieto, la concessionaria ha già provveduto a consultare le associazioni di categoria interessate.

PRESIDENTE. L'onorevole Collavini ha facoltà di replicare.

MANLIO COLLAVINI. Signor Presidente, non mi resta molto da aggiungere se non ringraziare il sottosegretario per il suo impegno e ricordare che è giusto prevedere una fase di sperimentazione, ma non vorrei che si svolgesse in un momento diverso da quello dell'estate perché è proprio in questo periodo che la situazione è destinata a peggiorare (oltre al traffico commerciale vi è quello turistico). Va, inoltre, ricordato che uno dei principali motivi alla base degli incidenti stradali è costituito dalla manovra di sorpasso di mezzi pesanti e autoveicoli trainanti caravan e altro, i quali, evidentemente, non rispettano i limiti di velocità imposti, altrimenti non riuscirebbero a superare.

Mi auguro e spero che il ministero possa influenzare le decisioni della società Autovie venete perché questa strada sta diventando ogni giorno più pericolosa (vi è stata una serie di recenti incidenti piuttosto importanti). Spesso accade (mi capita di percorrere questa strada diverse volte al mese) di dover rimanere in colonna dietro a camion che cercano di superare altri camion che, magari, riescono a fare soltanto due chilometri in più, anche per 30 chilometri e oltre. In questa maniera non si fa altro che creare ulteriori possibilità di incidenti.

Ci sono motociclette che fanno lo slalom tra i camion. Si tratta di una situazione che, come abbiamo visto nell'ultimo grave incidente di Cessalto, induce a ripetere l'esperimento compiuto sull'autostrada del Brennero, dove, nonostante un incremento di traffico del 10 per cento, si è registrata a una riduzione alquanto sostanziosa degli incidenti stradali.

La ringrazio per il suo interessamento e mi auguro che al più presto si possa

sperimentare l'attuazione del divieto di sorpasso anche in quell'autostrada.

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

In morte dell'onorevole Fedele Pampo
(ore 12,03).

PRESIDENTE. Comunico che il giorno 16 giugno 2003 è deceduto l'onorevole Fedele Pampo, già membro della Camera dei deputati nella XII e XIII legislatura.

La Presidenza della Camera ha già fatto pervenire ai familiari le espressioni della più sentita partecipazione al loro dolore, che desidero ora rinnovare anche a nome dell'Assemblea.

Sospendo la seduta che riprenderà alle ore 16.

La seduta, sospesa alle 12,05, è ripresa alle 16,05.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PIER FERDINANDO CASINI

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Berselli, Carboni, Giovanardi, Mosella, Osvaldo Napoli, Piglionica e Paolo Russo sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta.

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

Modifica nella composizione
di gruppi parlamentari.

PRESIDENTE. Comunico che il deputato Alessandro De Franciscis, con lettera in data odierna, ha reso noto di essersi

dimesso dal gruppo parlamentare la Margherita, DL-l'Ulivo e di aderire alla componente politica UDEUR-Popolari per l'Europa costituita nell'ambito del gruppo parlamentare misto.

Il rappresentante della componente politica UDEUR-Popolari per l'Europa ha, a sua volta, comunicato di avere accolto tale richiesta.

Sull'ordine dei lavori (ore 16,07).

FRANCESCO GIORDANO. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCESCO GIORDANO. Signor Presidente, secondo notizie di agenzia, a largo dell'isola di Lampedusa, è affondata una nave di migranti; pare vi fossero 60 persone a bordo. Signor Presidente, sono state già recuperate 11 salme e, siccome è una vicenda tragica nelle sue modalità, che si accompagna, purtroppo, ad una aberrante — a mio modo di vedere — discussione sulle vicende dei migranti, noi chiediamo che su questa materia e su questo episodio il Governo venga immediatamente a riferire.

Sempre secondo notizie di agenzia, sembra che la segretaria della Lega nord di Lampedusa abbia dichiarato esplicitamente alle agenzie che i migranti che sbarcano su quell'isola andrebbero ammazzati. Noi chiediamo che il Governo venga immediatamente a riferire su questi episodi.

PRESIDENTE. Onorevole Giordano, naturalmente anch'io ho letto le notizie di agenzia e non sono a conoscenza di altri particolari. Se, come credo, queste notizie saranno confermate e se sarà confermato il recupero di queste salme, mi associo al suo sentimento di cordoglio profondo.

Debbo dire che contatterò puntualmente il Governo al fine di valutare la possibilità che lo stesso venga a riferire all'Assemblea.

Discussione della proposta di legge: Boato: Disposizioni per l'attuazione dell'articolo 68 della Costituzione nonché in materia di processi penali nei confronti delle alte cariche dello Stato (approvata dalla Camera e modificata dal Senato) (185-B) (ore 16,08).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge, approvata dalla Camera e modificata dal Senato, d'iniziativa del deputato Boato: Disposizioni per l'attuazione dell'articolo 68 della Costituzione nonché in materia di processi penali nei confronti delle alte cariche dello Stato.

Avverto che la ripartizione dei tempi dell'esame della proposta di legge è pubblicata in calce al resoconto stenografico della seduta dell'11 giugno (*vedi resoconto stenografico dell'11 giugno 2003*).

(Esame di questioni pregiudiziali - A.C. 185-B)

PRESIDENTE. Avverto che sono state presentate le questioni pregiudiziali di costituzionalità Soda ed altri n. 1 e Violante ed altri n. 2 (*vedi l'allegato A - A.C. 185-B sezione 1*).

A norma del comma 4 dell'articolo 40 del regolamento, sulle questioni pregiudiziali avrà luogo un'unica discussione nella quale potrà intervenire, oltre ad uno dei proponenti per illustrare ciascuno degli strumenti presentati (purché appartenenti a gruppi diversi) per non più di dieci minuti, un deputato per ciascuno degli altri gruppi per non più di cinque minuti.

Chiusa la discussione, l'Assemblea deciderà con un'unica votazione su entrambe le questioni pregiudiziali di costituzionalità.

ANTONIO BOCCIA. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO BOCCIA. Signor Presidente, a nome del gruppo della Margherita le chiedo di concedere il voto segreto. Glielo dico adesso in modo che lei abbia tutto il tempo per compiere una riflessione e dare una risposta. In questo caso, infatti, ricorrono gli estremi del regolamento, sia per materia sia per precedenti. Quindi, insisto moltissimo affinché tale richiesta sia accolta.

Presidente, lei comprenderà che, al di là dello spirito e della lettera della norma regolamentare, la materia assume un aspetto, una valenza — oserei dire — storica per la vita del Parlamento. È bene, dunque, che ogni collega si esprima secondo coscienza per una questione di indubbio valore costituzionale.

Le chiedo di esaminare la mia richiesta e di fornire una risposta che mi auguro sia affermativa.

PRESIDENTE. Onorevole Boccia, la sua richiesta si limita alle questioni pregiudiziali di costituzionalità o si estende ad altro?

ANTONIO BOCCIA. Signor Presidente, il regolamento dispone che posso avanzare tale richiesta in vista del voto. Quindi, avanzo tale richiesta in vista del voto sulle questioni pregiudiziali. Poi, Presidente, mi riservo.

ROBERTO GIACHETTI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTO GIACHETTI. Signor Presidente, come deputato di quest'Assemblea, vorrei rivolgere una richiesta. Semplicemente, vorrei che fornisse una ragione con riferimento al seguente fatto: da mesi ormai compare e scompare dall'ordine del giorno della nostra Assemblea un provvedimento concernente il conflitto di interessi. Compare e scompare; viene inserito nell'ordine del giorno per scomparire nuovamente. Oggi, ci troviamo ad esaminare un provvedimento che chiaramente arriva sulla base di una forzatura.

La richiesta che, da umile deputato, le rivolgo, Presidente, che, tuttavia, è stato eletto in quest'aula insieme ai rappresentanti della Casa delle libertà con l'impegno di risolvere il problema del conflitto di interessi (magari, non con un provvedimento come quello iscritto all'ordine del giorno, ma almeno quello), dopo pochi giorni dalla elezione e dalla nomina del Presidente Berlusconi a Presidente del Consiglio, è la seguente: lei, che presiede quest'Assemblea, al di là delle promesse non mantenute dalla maggioranza, al di là dei provvedimenti che, ogni volta, ci vengono imposti per le forzature della maggioranza, quando pensa, almeno lei, di poter essere garante degli impegni della maggioranza in quest'Assemblea, portando finalmente ad approvare una legge, che sarà una legge beffa, ma almeno è una legge, sul conflitto di interessi?

PRESIDENTE. Onorevole Giachetti, non sono garante degli impegni della maggioranza. Premesso questo, mi premurerò oggi pomeriggio di farle avere il resoconto dell'ultima riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo, durante la quale ho posto la questione che, poco fa, lei ha posto a me, spiegando che, su questo provvedimento, occorre giungere al più presto ad un voto definitivo.

In questo, lei interpreta pienamente anche la mia personale opinione come Presidente della Camera, quella di assicurare, comunque, un voto dell'Assemblea sul provvedimento, al di là del giudizio sullo stesso che spetta ai gruppi politici.

L'onorevole Acquarone ha facoltà di illustrare la questione pregiudiziale di costituzionalità Soda ed altri n. 1, di cui è cofirmatario.

LORENZO ACQUARONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il testo di legge recante disposizioni per l'attuazione dell'articolo 68 della Costituzione, licenziato da questa Camera, è stato modificato — com'è noto — dal Senato con una norma in forza della quale: « Non possono essere sottoposti a processi penali, per qualsiasi reato, anche riguardanti fatti antecedenti

l'assunzione della carica o della funzione, fino alla cessazione delle medesime: il Presidente della Repubblica, salvo quanto previsto dall'articolo 90 della Costituzione, il Presidente del Senato della Repubblica, il Presidente della Camera dei deputati, il Presidente del Consiglio dei ministri, salvo quanto previsto dall'articolo 96 della Costituzione ».

Si aggiunge, inoltre, che, dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono sospesi i processi penali in corso.

Il primo elemento che stupisce è il seguente: mentre rimane la possibilità di sottoporre a procedimento penale il titolare di queste cariche (parlo del Presidente della Repubblica, del Presidente del Consiglio ed ovviamente del Presidente del Senato quando è supplente del Presidente della Repubblica) per i fatti che integrano le fattispecie criminose commessi nell'esercizio delle loro funzioni, viene, invece, estesa un'immunità per i fatti che non attengono all'esercizio delle loro funzioni ma attengono alla loro attività di cittadini normali anche quando questi fatti siano stati commessi in data antecedente all'assunzione della carica.

Non è questa la sede per trattare del merito, in ordine al quale non esistono soltanto gravi perplessità o contrarietà (ma di questo ci sarà tempo e modo di discutere); il problema che viene posto in questo momento ed in questa sede è se una disposizione di questo tipo e di questa portata possa essere introdotta con legge ordinaria oppure abbisogni della forma della legge costituzionale. I presentatori della questione pregiudiziale ora al nostro esame — ed io sono tra essi — ritengono che per poter approvare una disposizione di questo genere sia necessaria la legge costituzionale.

Tutto questo argomento, che riguarda la non sottoposizione alla legge comune di chi è investito di cariche pubbliche, va normalmente sotto il nome di immunità, ma gli studiosi che si sono occupati del problema hanno distinto, nell'ambito dell'immunità, ciò che attiene al privilegio e ciò che attiene alla prerogativa: il privilegio riguarda la singola persona; la prero-

gativa riguarda la funzionalità e, quindi, lo *status* di chi, in un certo momento storico, ricopre una certa carica. Personalmente, ritengo che, nel caso di specie, ci troviamo davanti ad una fonte chiara di privilegio.

Se il sottosegretario Berselli volesse chiacchierare in un altro momento, mi farebbe una cortesia...

PRESIDENTE. Sottosegretario Berselli...

LORENZO ACQUARONE. Lo stesso vale per il sottosegretario Pescante.

PRESIDENTE. Sottosegretario Pescante...

A dire il vero, c'è un po' di agitazione generale. Onorevoli colleghi, vi prego di ascoltare l'onorevole Acquarone.

Prego, onorevole Acquarone.

LORENZO ACQUARONE. Allora, per me rappresenta un privilegio e non una prerogativa. Comunque, rappresenti un privilegio ovvero una prerogativa, resto persuaso che si versa in un caso di deroga al diritto comune. Ebbene, in questa materia, se si tratta di deroga al diritto comune, non par dubbio che si ponga la necessità di una legge di carattere costituzionale.

Quando parliamo delle immunità parlamentari e, in particolare, dell'articolo 68 della Costituzione, osserviamo che l'articolo 68, nel suo complesso, certamente pone una serie di deroghe al diritto comune che, come tali, sono in contrasto con principi fissati dalla Costituzione. In materia, gli autorevoli commentatori, direi concordi, ritengono che, mentre l'estensione dell'articolo 68, in ordine alle sue modalità di applicazione, possa avvenire anche attraverso la forma della legge ordinaria, per quanto riguarda i soggetti, la tassatività non possa non essere ritenuta assoluta, essendo propria dello stesso concetto di prerogativa l'attribuzione di una condizione particolare a soggetti determinati. L'individuazione di tali soggetti, quindi, non può che essere operata con legge di carattere costituzionale perché

importa una violazione degli articoli 3, 111, 112 e, probabilmente, anche 96 della Costituzione.

Perché viola l'articolo 3 della Costituzione? La Costituzione ha voluto, anche se ce ne dimentichiamo frequentemente, che tutti i cittadini siano eguali di fronte alla legge; attraverso la norma che stiamo per approvare, qualche cittadino, in particolare il discorso vale per il Presidente del Consiglio, perché è nei suoi confronti che avviene l'estensione, non è più uguale di fronte alla legge. Allora, se a questo si vuole arrivare, ci si può arrivare soltanto con una norma di carattere costituzionale.

Effettivamente, noi, attraverso una norma di questo genere, poniamo in essere una forma di incapacità di carattere penale. Si è obiettato nei lavori al Senato che sarebbe una incapacità di tipo processuale, ma gli studiosi di diritto processuale penale hanno messo in chiaro rilievo — cito per tutti l'autorità di Giovanni Conso — che non esiste una incapacità processuale penale, perché ogni incapacità processuale si riflette necessariamente in un'incapacità sostanziale, cioè la incapacità di essere imputati; e l'incapacità di essere imputati è una violazione palese del principio di eguaglianza dei cittadini di fronte alla legge. Ecco dunque che c'è un vizio di costituzionalità enorme, che farà sì che questo provvedimento non potrà, ove approvato, che finire di fronte alla Corte costituzionale.

Qua mi sia consentito un discorso che non attiene agli aspetti strettamente giuridici che, *ratione materiae*, in qualche modo mi appartengono, ma di carattere strettamente politico. Si dice: noi nel semestre di Presidenza che sta per venire non vogliamo che il Presidente del Consiglio sia sottoposto a procedimenti penali di qualsiasi tipo ma, di fronte all'opinione pubblica internazionale, ove un tribunale rimettesse, come è facile prevedere che faccia, la questione alla Corte costituzionale, la risonanza della rimessione di questa legge fatta *ad personam* non sarebbe tale che, invece di giovare al prestigio dell'istituzione, finirebbe in qualche misura per danneggiarla gravemente? È una

domanda di carattere politico che io penso dovrebbe essere meditata dai membri della maggioranza.

Ma le questioni di carattere di opportunità non attengono al mondo del diritto costituzionale; il diritto costituzionale è fatto di regole precise e noi abbiamo un articolo 3 della Costituzione che pone o dovrebbe porre tutti i cittadini uguali di fronte alla legge. Ora, attraverso questa forma di incapacità ad essere imputato, qual è la posizione di un cittadino che venga colpito da una delle alte cariche mentre guida la macchina, nell'esercizio di un'attività che non attiene alle funzioni delle alte cariche dello Stato, e cerchi un giudice? È il caso di un omicidio colposo commesso — *quod avertat Deus*, che Dio non voglia! — da un'alta carica dello Stato. Questo è un procedimento penale che non può andare avanti, con grave nocumento del danneggiato, solo perché l'investitore riveste un'alta carica dello Stato. In ogni paese serio una cosa di questo genere provocherebbe ilarità, nel nostro paese, viceversa, per ragioni di carattere contingente, non provoca ilarità, ma provoca dibattito in Parlamento e nell'intero paese grave sconcerto.

Ma non c'è violazione solo dell'articolo 3 della Costituzione, c'è violazione dell'articolo 111, che vuole il giusto processo, vuole un processo rapido (e la sospensione obbligatoria di tutti i processi contrasta con questo articolo). Tale norma contrasta poi anche con quelle norme costituzionali in forza delle quali il Parlamento in seduta comune potrebbe sottoporre a giudizio le alte cariche dello Stato per reati commessi nell'esercizio delle loro funzioni, mentre sarebbero immuni da ogni responsabilità di tipo penale per i reati commessi quali cittadini semplici. Qui, francamente, a noi sembra che la questione di costituzionalità sia seriamente fondata, meritevole di accoglimento, convinti come siamo anche che non rechi alcun prestigio a queste alte cariche dello Stato, ma in qualche modo le danneggi. Questo vale in un paese civile retto dalle norme di diritto comune; se poi noi riteniamo che, viceversa, in questo paese ormai vi siano gli unti dal Signore,

allora non mi resta che recitare un canone: *ius quo loca, res vel personae ecclesiasticae a communi onere seu obligatione liberae sunt et exemptae*. Se siamo investiti di diritto divino, allora io mi arrendo, ma siccome io non credo che il Presidente del Consiglio dei ministri, il Presidente della Repubblica, i Presidenti della Camera e del Senato, e anche il mio amico Chieppa, Presidente della Corte costituzionale, siano lì perché unti dal Signore, chiedo il rispetto della nostra Costituzione e non dei sacri canoni, chiedo che questa Camera voti a favore della nostra questione pregiudiziale di costituzionalità (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-Ulivo, dei Democratici di sinistra-Ulivo e Misto-Comunisti italiani*).

PRESIDENTE. L'onorevole Montecchi ha facoltà di illustrare la questione pregiudiziale di costituzionalità Violante ed altri n. 2, di cui è cofirmataria.

ELENA MONTECCHI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la settimana scorsa le Commissioni affari costituzionali e giustizia hanno discusso a lungo sui contenuti della proposta di legge recante disposizioni per l'attuazione dell'articolo 68 della Costituzione. Il testo è stato frettolosamente modificato dalle forze di maggioranza al Senato, e quelle modifiche impongono la sospensione del processo penale, in qualsiasi fase esso si trovi, per il Presidente del Consiglio dei ministri, per il Presidente della Repubblica, per il Presidente della Camera, per il Presidente del Senato e per il Presidente della Corte costituzionale; e, per reati diversi da quelli ministeriali, per il Presidente del Consiglio dei ministri, e, per alto tradimento e attentato alla Costituzione, per il Presidente della Repubblica.

Nel corso del dibattito nelle Commissioni, noi abbiamo evidenziato che, per ragioni squisitamente contingenti legate alla specifica situazione processuale in cui si trova il Presidente del Consiglio dei ministri in carica, la maggioranza parlamentare approva una legge ordinaria che contrasta con singoli articoli della Costi-