

Questo lavoro costituisce una svolta straordinaria nel nostro paese, dal punto di vista culturale e giuridico-costituzionale. Mi auguro che anche il Senato, nella nuova prima lettura, possa condividere il lavoro che abbiamo svolto in modo così ampio e concorde alla Camera.

Preannuncio, quindi, con soddisfazione il voto favorevole del gruppo Misto-Verdi-L'Ulivo, che si unirà al voto favorevole della gran parte e, mi auguro, della totalità dell'Assemblea (*Applausi dei deputati dei gruppi Misto-Verdi-L'Ulivo e dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Calzolaio. Ne ha facoltà.

**VALERIO CALZOLAIO.** Signor Presidente, il gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo esprimerà un voto favorevole sull'integrazione proposta all'articolo 9 della Costituzione italiana. Lo facciamo senza grande clamore e grande enfasi. Ogni discussione che punta a modificare la Costituzione ci vede sempre riflettere e contribuire con grande cautela, non solo per la pessima esperienza maturata in questa legislatura, ma più in generale perché consideriamo la Costituzione italiana — in particolare, la prima parte — un testo che ha costituito per decenni un punto di equilibrio e di progresso nel nostro paese ed anche di civiltà dell'ordinamento giuridico. Quindi, non riteniamo scontato che si debba aggiornare ed aggiustare ogni comma. Certo, la questione della tutela ambientale era importante e noi abbiamo contribuito in modo determinante alla stesura del testo.

Vorrei ricordare anche al relatore che la prima proposta dallo stesso avanzata premetteva all'articolo 9 una serie di formulazioni non adeguate.

Noi, invece, abbiamo detto fin dal primo momento che non ci convinceva alcuna modifica dell'articolo 9 che sostituisse qualche frase già ivi contenuta o che si premettessero delle frasi.

L'articolo 9, in vigore dal 1948, ha costituito un ostacolo allo scempio e alla

distruzione delle risorse e dell'ambiente. Certamente non è stato sempre sufficiente, ma è stato un ostacolo importante. È sulla base dell'attuale formulazione che, negli anni Ottanta e Novanta è stato possibile per la giurisprudenza costituzionale affermare in modo sempre più chiaro e netto — e già oggi, quindi, questo è un risultato della costituzione materiale del nostro paese — che l'ambiente è un valore costituzionalmente protetto, garantito e non disponibile. Per questo, avremmo accettato correzioni di quella formulazione soltanto se avessimo non solo formalizzato un valore già dichiarato dalla giurisprudenza costituzionale, ma anche integrato quel valore con una visione positiva di nuovi diritti e di nuovi principi.

In effetti, nel testo predisposto dalla Commissione questo è presente. Innanzitutto, c'è la formalizzazione del diritto dell'ambiente. Lo ha detto molto bene ieri il collega Acquarone, che è competente ed esperto della materia, oltre che un'importante presenza in quest'aula in molti dibattiti di rilievo costituzionale: si formalizza un diritto e ciò non è male. È sicuramente già qualcosa in più, maturo, opportuno e che quindi già giustificava di per sé l'integrazione dell'articolo 9.

Si parla di tutela dell'ambiente; però, si aggiungono anche altri elementi che abbiamo proposto, quali la tutela delle biodiversità. Abbiamo già detto nel dibattito sugli emendamenti quanto questa notazione sia importante per l'evoluzione positiva e non puramente conservativa dei diritti collegati alle tematiche ecologiche e ambientali.

In secondo luogo, si riprende esattamente la stessa formulazione già inserita nell'articolo 117, votato nella scorsa legislatura, con cui per la prima volta è apparsa nella nostra Costituzione il termine «ambiente». In quell'articolo si parla di ambiente e di ecosistema come competenza dello Stato; qui opportunamente richiamiamo nella I parte della Costituzione la tutela dell'ambiente e degli ecosistemi, adottando un plurale che noi,

fin dalla predisposizione della proposta di legge, avevamo suggerito come la formulazione migliore, che consente anche ai tanti singoli ecosistemi, talvolta piccoli o più ampi, come i laghi o le Alpi, di avere un riferimento nella Costituzione della Repubblica.

In terzo luogo, finalmente si fa riferimento alla promozione del rispetto degli animali. Consideriamo che questa sia un'acquisizione importante. Ripeto che avremmo preferito che ci si limitasse alla tutela dell'ambiente e degli ecosistemi e si rinviasse il resto ad una legge costituzionale. Ma, una volta che si accetta la strada di aggiungere elementi essenziali, per noi è fondamentale che sia scritto nella Costituzione che si promuove la vita anche di quello che è un vivente non umano, in particolare gli animali. Essi sono ormai diventati parte costitutiva dell'esperienza quotidiana di milioni e milioni di persone nel nostro paese, probabilmente di miliardi di persone sul pianeta.

Inoltre, vi sono stati dei miglioramenti anche di carattere minore: ad esempio, nella proposta del Senato si faceva ancora riferimento alla Nazione, un termine che nella I parte della Costituzione è stato adottato in pochi casi e che poi, via via, ha subito una evoluzione nel corso del dibattito sulla riforma della Costituzione. Abbiamo insistito sul termine Repubblica, che è il soggetto che resta principale, perché era quello fondante anche dell'originario articolo 9 della Costituzione.

Abbiamo apprezzato in questo senso il lavoro del relatore e lo sforzo compiuto per dare ai verbi il giusto peso. Non si tratta di una tutela generica, ma si gioca con vari verbi per consentire di articolare questa tutela. Un conto è promuovere, un altro è solo tutelare o proteggere.

Abbiamo apprezzato, quindi, lo sforzo di definizione da cui è scaturito un testo piuttosto pulito ed ordinato. Tuttavia, gli emendamenti da noi presentati non sono stati presi in considerazione.

Ripeto, voteremo a favore del provvedimento in esame, ma vogliamo sottolineare la ragione politica — e mi dispiace che alcuni colleghi dell'opposizione non

l'abbiano colta — che ha impedito al relatore di discutere davvero in quest'aula. La proposta di modifica dell'articolo 9 nasce da un'esigenza del partito di Alleanza nazionale di costruire un alibi ideologico nei confronti di un ministro che ha concretamente operato contro e non a favore dell'ambiente italiano.

GIORGIO CONTE. Ma cosa dici?

VALERIO CALZOLAIO. Si è limitato a dichiarazioni di principio su qualche tema, ma spesso ha favorito o consentito — lui dice subito — scelte concrete contro la difesa dell'ambiente e contro politiche ambientali utili alla qualità della vita nel nostro paese. Questa è la ragione per cui il dibattito è stato ingessato. Non si poteva toccare nulla, anzi vi era il dubbio che Alleanza Nazionale e la Lega, come già avvenuto in Commissione, non votassero il testo in esame. Vedremo cosa succederà in quest'aula, perché tale atteggiamento è importante anche rispetto al Senato.

Non possiamo parlare solo della nostra Assemblea, ma dobbiamo ricordare l'atteggiamento del Governo al Senato. In questa sede, infatti, il Governo si è rimesso all'Assemblea, ma al Senato aveva condiviso il testo sbagliato che tutelava l'ambiente naturale. Tale dizione non voleva dire nulla, anzi peggiorava quanto è già presente nell'ordinamento costituzionale italiano grazie alle sentenze della Corte costituzionale.

Voteremo a favore del provvedimento in esame ed abbiamo favorito lo spirito costituente. Non siamo del tutto soddisfatti, ma non ci siamo formalizzati in modo geloso sui nostri emendamenti. Tuttavia, notiamo un dibattito ingessato per una ragione politica: questo è l'elemento che tutte le opposizioni avrebbero dovuto fortemente e nettamente sottolineare.

Alleanza Nazionale ha cercato un alibi ideologico, chiedendo una delega all'inizio della legislatura per poi non fare nulla. Dopo il disegno di legge di delega, il capo di gabinetto del ministro ha inviato una lettera a tutti i funzionari dicendo loro di non fare più nulla perché stava per essere

conferita una delega che, dopo tre anni, non è ancora arrivata. Allo stesso modo, Alleanza Nazionale ha cercato un alibi ideologico con la modifica costituzionale. La dizione « ambiente naturale » era ridicola ed era stata contestata non solo dalle associazioni, ma da tutti i costituzionalisti e — come sa il relatore — da tutti coloro che abbiamo audito in Commissione affari costituzionali.

L'esigenza politica era quella di coprire l'inerzia e l'inattività con un alibi ideologico. Con i nostri emendamenti volevamo mostrare l'impossibilità per il relatore e per la maggioranza di arrivare ad una discussione serena che arricchisse, precisasse, affinasse un testo sul quale avevamo già votato favorevolmente.

Sottolineo la differenza di atteggiamento da parte del Governo. Rileggendo i resoconti del Senato, si può notare quale sia stato l'atteggiamento del Governo. In questa sede il Governo si è rimesso all'Assemblea. Vedremo quale sarà l'esito della votazione. Ci auguriamo che tutti facciano quello che noi abbiamo fatto: contribuire con spirito costituente ad un testo dignitoso, senza formalizzarsi sulle proprie posizioni.

Ci auguriamo che anche il Senato tenga conto dello sforzo compiuto dalla Camera. Tuttavia, proprio per la cautela che abbiamo nei confronti della nostra Carta costituzionale e per la suddetta preoccupazione politica, abbiamo voluto consentire all'Assemblea di discutere su alcuni emendamenti e ci rammarichiamo che ciò non sia avvenuto. Riteniamo si sia trattato di un errore da parte del relatore non averli accolti, perché alcuni di essi miglioravano il testo predisposto dalla Commissione.

Con la constatazione di tale fragilità politico-culturale della maggioranza che oggi guida il nostro paese, confermiamo il voto favorevole del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo sul provvedimento in esame (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Alfonso Gianni. Ne ha facoltà.

**ALFONSO GIANNI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo che abbiamo fatto un buon lavoro e che stiamo compiendo un atto veramente importante. Stiamo introducendo all'articolo 9, che fa parte dei principi fondamentali della nostra Carta costituzionale, nuovi concetti, che ci derivano dalla storia della terra e dell'umanità, intervenuti negli anni che ci separano dal 1948. Insisto: introduciamo, aggiungiamo, non sostituiamo il testo costituzionale, ma arricchiamo il dettato costituzionale.

Riconosciamo quindi che esso non ha perso affatto validità, ma che necessita di essere aggiornato, poiché nuovi problemi materiali e nuove consapevolezze sono cresciute in tutti questi anni. Noi poggiamo sulle spalle dei nostri padri costituenti e, grazie a loro, possiamo oggi vedere più lontano di quanto essi non potessero allora prevedere. Per queste ragioni, colleghi della maggioranza, la modifica dell'articolo 9 della Costituzione non potrà essere usata, né da voi né da nessun altro, come una specie di foglia di fico per coprire le vergogne delle modifiche dei 43 articoli della seconda parte della Costituzione, della quale abbiamo discusso nelle scorse settimane, fino a pochi giorni fa.

Non mi riferisco solamente al fatto che il metodo scelto per la discussione dell'articolo 9 è stato diverso, e cioè che da più parti politiche si è concorso positivamente ad un unico fine. Così come non mi riferisco solamente al fatto che il voto, che si prepara in quest'aula, e mi auguro al Senato, sarà di tali proporzioni da poter rendere non necessario, in base all'ultimo comma dell'articolo 138 della Costituzione, un referendum confermativo popolare. Voglio invece riferirmi più profondamente — anche se questo è un dato più soggettivo che oggettivo, ma appunto siamo donne e uomini, in quest'aula — alla qualità di questo dibattito. Io vi ho concorso poco, poiché non ho potuto partecipare a tutti i lavori preparatori della Commissione. Tut-

tavia, avendo ascoltato gli interventi dei colleghi — da Boato a tutti gli altri, non li cito tutti per non escludere qualcuno — e avendo apprezzato la gentilezza d'animo e l'apertura culturale del relatore, onorevole Schmidt, so che una volta tanto siamo stati all'altezza di essere dei veri « costituenti », nel significato profondo di questo termine.

Naturalmente, so — e voi lo sapete meglio di me — che vi è, nel concerto internazionale, un dibattito tra i giuristi su che cosa sia la Costituzione, che può essere così riassunto: la stesura della Costituzione conclude un processo di acquisizione di conoscenze, di consapevolezze e di sentimenti da parte dei popoli ai quali vuole ispirarsi o, invece, essa apre tale processo? Nel primo caso, è evidente che si sottolinea il nesso tra il legislatore e tutti i movimenti reali che agiscono nella società; nel secondo caso, si sottolinea la sua funzione di apristrada. È evidente che coloro che hanno messo mano ad un progetto di Costituzione europea — che purtroppo domani sarà firmata e che non condivido, non perché non condivida l'esigenza di una Costituzione, ma perché non condivido il metodo tecnicistico con il quale si è giunti a quel testo — propendono più per la seconda interpretazione.

Non penso che noi, qui, registriamo solamente un umano sentire. Però, credo che la prima tesi sia più valida della seconda. Credo cioè che sia meglio e che sia non solo più prudente, ma più giusto per un legislatore — soprattutto se è un legislatore costituente — assorbire ciò che è già stato prodotto nel pensiero e nella materialità delle relazioni sociali all'interno di un determinato contesto.

Quindi, a tale testo, che il gruppo di Rifondazione comunista si accinge a votare favorevolmente, hanno contribuito non solo l'insorgenza di nuovi problemi, che erano neppure concepibili nel 1948, ma soprattutto il delinearci di una consapevolezza dei medesimi (che si è espressa in filoni importanti di pensiero ecologista e che ha attraversato, seppure con diversa proporzione, le destre come le sinistre); vi hanno anche concorso i movimenti, da quelli contadini a quelli intellettuali,

nonché quelli di pensiero, come i movimenti di massa. Qualcuno ha fatto ironia, a volte, sui medesimi; ha cercato di presentare i senza terra del Brasile come un gruppo di disperati o il movimento francese di José Bové come un nugolo di reazionari in difesa del roquefort.

Oggi tutti costoro che, avventatamente, hanno espresso giudizi sprezzanti nei confronti di movimenti reali si trovano di fronte ad un testo che è il prodotto più di quei movimenti che non dell'autonoma nostra intelligenza. Non voglio sminuire la validità del nostro lavoro, soprattutto di quello dei colleghi che vi hanno partecipato con più passione e continuità; anzi, la mia è una sopravvalutazione, non nel senso che è eccessiva e pleonastica, ma nel senso che enfatizzo il ruolo che il Parlamento si è assunto. Mi riferisco al fatto di essere finalmente in sintonia, in corrispondenza di amorosi e intellettuali sensi con un popolo mondiale e, soprattutto, con i nostri giovani, che sul tema ambientale hanno costruito una loro nuova consapevolezza sociale.

Quanti giovani entrano nella vita sociale e si appassionano alla politica, ai dibattiti, non perseguendo le strade del conflitto di classe, che pure è più vivo che mai, o semplicemente quelle delle letture, che pure vanno incrementate, dei libri, ma attraverso la difesa dell'ambiente, di un albero, di una zona, di un patrimonio artistico o di un animale!

Questa è una nuova strada; vuol dire che la sensibilità umana si è aperta a ciò che la circonda e smette di pensare che la natura sia nemica dell'uomo o che sia un dato intoccabile. Per questo, la visione puramente naturalistica che emergeva dal testo del Senato non poteva andare bene.

È una vecchia questione e la filosofia mondiale ha molto discettato su questo tema. Vi era chi pensava che gli antichi fossero migliori dei moderni perché non avevano compromesso l'ambiente come i moderni; vi era poi chi pensava che si sarebbe potuto fare tutto quello che l'uomo voleva, perché la natura non poneva limiti. Erano due modi di pensare sbagliati. Già sul finire del Seicento, un

autore di fiabe, Charles Perrault, con cui abbiamo educato i nostri figli, in una *querelle* sugli antichi e i moderni, introduceva il primato dei moderni sugli antichi, e la grande cultura francese da Luigi XIV in poi rielaborò questa teoria.

Poi, però, si esagerò e si pensò che l'uomo non avesse limiti, che la produzione non poteva accettare elementi di freno, che la produttività fosse in sé un bene infinito. La cultura del limite introdotta nella seconda parte del Novecento ha corretto questo modo di pensare e oggi ritengo, sperando di recepire quanto di meglio è stato affermato, per quel poco che so su questo tema, che il rapporto tra uomo e ambiente non è mai statico nell'uno e nell'altro senso, ma è sempre dinamico.

Ma, proprio per questa ragione, la tutela dell'ambiente, dell'altro da sé che non sia umano, del vegetale come del vivente non umano, è un diritto che deve essere riconosciuto e che deve essere protetto dalla stessa volontà umana e in questo senso costituisce un limite che necessita di essere costituzionalizzato. Questo è il nostro moderno Leviatano.

Ho iniziato questo dibattito ricordando, già in sede di discussione generale, che nel gennaio del prossimo anno ricorreranno cento anni dalla pubblicazione della teoria della relatività ristretta di Albert Einstein.

Concludo, quindi, con una citazione di Einstein morente, che mi è molto cara: « Mi sento così solidale con ogni corpo e con ogni corpo vivente che non mi importa dove comincia e dove finisce l'individuo ». Questa mi pare la migliore descrizione della relazione tra l'uomo e l'ambiente, della compenetrazione tra l'io e i molti.

Con questa modifica costituzionale forniamo una dimostrazione di civiltà: spero che chi ci seguirà la apprezzerà e potrà fare ancora meglio di quanto noi siamo riusciti a fare (*Applausi dei deputati dei gruppi di Rifondazione comunista e della Margherita, DL-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Maninetti. Ne ha facoltà.

LUIGI MANINETTI. Signor Presidente, nel preannunciare il voto favorevole del gruppo dell'UDC, chiedo l'autorizzazione alla pubblicazione in calce al resoconto della seduta odierna del testo della mia dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente sulla base dei consueti criteri.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Cima. Ne ha facoltà.

LAURA CIMA. Vorrei sottolineare che alcuni principi da noi evidenziati durante il dibattito, sia in Commissione sia in aula, sui quali abbiamo poi deciso di escludere la votazione da parte dell'Assemblea per dimostrare l'unità di tutta la Camera sulla presente riforma, sono principi ai quali teniamo e in ordine ai quali porteremo avanti la nostra battaglia.

Mi riferisco alla brevettabilità, che rappresenta la questione più importante rispetto al futuro della ricerca scientifica, del *business* nonché dell'ambiente naturale e dell'ecosistema del nostro pianeta.

Ritengo dunque che le affermazioni svolte dal relatore — che mi auguro vorrà ripetere nel suo successivo intervento — siano da questo punto di vista molto chiare, come anche la questione relativa al diritto all'acqua (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Verdi-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Giorgio Conte. Ne ha facoltà.

GIORGIO CONTE. Signor Presidente, preannuncio il voto favorevole del gruppo di Alleanza nazionale ad un testo che giudichiamo soddisfacente, anche se avremmo preferito fossero recepite alcune indicazioni contenute nell'emendamento Vascon 1.8.

Con il testo attuale rimane aperta una pericolosa interpretazione che speriamo possa essere scongiurata dal buon senso.

Infine, vorrei esprimere grande apprezzamento per il lavoro svolto dalla Commissione, che ha cercato la massima convergenza possibile, anche a fronte di par-

ticolari rinunce. Non posso che apprezzare tale impostazione e pertanto annuncio il voto favorevole dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Vascon. Ne ha facoltà.

**LUIGINO VASCON.** Signor Presidente, contrariamente all'onorevole Giorgio Conte, annuncio il voto di astensione da parte del gruppo della Lega Nord Federazione Padana. Ci dispiace di non poter esprimere voto favorevole, ma d'altra parte l'enorme lacunosità del testo non ci permette di andare oltre. Purtroppo, chi ha redatto il provvedimento, sia nella fase istruttoria che in quella conclusiva, vi ha lasciato grosse lacune.

Troppo spesso chi ha il compito di redigere i testi su cui i deputati sono chiamati a legiferare e ad esprimere il proprio voto, non si avvale di conoscenze dirette e scientificamente adeguate. Esistono esempi di totale lontananza e ignoranza degli argomenti trattati. Su alcuni provvedimenti, i relatori e deputati dimostrano la lontananza del mondo reale da quello burocratico, cartaceo e legislativo. L'aspetto grave è che poi le leggi ricadono sugli stessi cittadini che ci hanno mandato in quest'aula. L'ignoranza, la superficialità e il condizionamento, che spesso gioca un ruolo pericolosissimo, porta alla votazione di leggi al buio, o meglio, non chiaramente delineate, contenenti norme non chiare, interpretative, di comodo politico che non rispettano la maggioranza eletta in questo Parlamento.

Si tratta di norme condizionate da pressioni interne ed esterne, votate da chi non riesce a dire di no o crede di essere nel giusto e, ottusamente, non ascolta consigli, non vede e non legge quanto potrebbe rendere i testi licenziati più efficaci e a misura d'uomo. Tutto questo non ci mette nella condizione di poter esprimere voto favorevole; infatti siamo a conoscenza di come vanno le cose. Con il nostro emendamento abbiamo cercato di migliorare il testo, tanto che tutti i depu-

tati intervenuti, con l'eccezione del relatore, ne hanno apprezzato la bontà.

Mi viene in mente la favola della volpe e dell'uva. La volpe diceva che l'uva era acerba, ma in realtà non aveva l'umiltà di ammettere che non arrivava a coglierla. I limiti umani prevaricano i precetti legislativi che poi ricadono sulla gente, su chi lavora e opera concretamente e non sta seduto comodamente al caldo. Infatti, le leggi devono essere rispettate.

Come stavo dicendo, manca la misura che mette in rapporto il legislatore con il mondo esterno, ponendolo nelle condizioni di toccare con mano la realtà. Quando esprimiamo un voto, dobbiamo tener conto del peso che quel gesto assume.

Ma vedo che non c'è peggior sordo di chi non vuole intendere. Potrei continuare il mio intervento, ma correrei il rischio di utilizzare aggettivi non consoni alla dignità di quest'aula. Pertanto, mi limito a confermare il voto di astensione del nostro gruppo, perché non ci ritroviamo nel testo del provvedimento.

**PRESIDENTE.** Sono così esaurite le dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

**GIULIO SCHMIDT, Relatore.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**GIULIO SCHMIDT, Relatore.** Signor Presidente, la Commissione ha lavorato per un anno con passione, competenza e profondità, insieme a costituzionalisti, sociologi, esponenti della società civile ed associazioni. Ci troviamo oggi, con umiltà ed orgoglio, a consegnare al Senato un arricchimento dell'articolo 9, degno non soltanto dell'articolo 9 stesso ma del complesso dei principi fondamentali della nostra Costituzione.

Ringrazio tutti, maggioranza e opposizione, e tutti coloro che, all'interno del Parlamento, hanno contribuito al raggiungimento di questo risultato. Ringrazio il presidente Bruno che, come sempre, ci ha

consentito di compiere un lavoro istruttorio approfondito. Ringrazio gli uffici, e tutti coloro che hanno creduto nei nuovi valori del terzo millennio e nella modernità della nostra Costituzione (*Applausi*).

**(Coordinamento formale –  
A.C. 705 ed abbinate)**

PRESIDENTE. Prima di passare alla votazione finale, chiedo che la Presidenza sia autorizzata a procedere al coordinamento formale del testo approvato.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**(Votazione finale ed approvazione –  
A.C. 705 ed abbinate)**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul testo unificato delle proposte di legge costituzionale n. 705 ed abbinate, di cui si è testé concluso l'esame.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva (*Vedi votazioni*).

*Modifica dell'articolo 9 della Costituzione in materia di ambiente e di ecosistemi (705-2949-3591-3666-3809-4181-4307-4423-4429):*

<i>(Presenti</i> .....	334
<i>Votanti</i> .....	312
<i>Astenuti</i> .....	22
<i>Maggioranza</i> .....	157
<i>Hanno votato sì</i> .....	303
<i>Hanno votato no</i> .	9).

Prendo atto che gli onorevoli Mariotti, Bolognesi, Airaghi e Foti non sono riusciti a votare.

**Sull'ordine dei lavori (ore 13,45).**

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, dovremmo ora passare all'esame del punto n. 3 dell'ordine del giorno, recante la discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge 8 settembre 2004, n. 237, in materia di interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile e delega al Governo per l'emanazione di disposizioni correttive ed integrative del codice della navigazione.

Chiedo al presidente della IX Commissione, onorevole Romani, in che modo ritenga di procedere.

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*. Signor Presidente, vi è l'intesa fra tutti i gruppi per riprendere l'esame di tale punto dell'ordine del giorno alle 14,30, al fine di consentire al Comitato dei nove di riunirsi alle 14. È stato già compiuto un importante lavoro preparatorio e ritengo pertanto che vi sia la possibilità di concludere i lavori del Comitato dei nove in tempo utile per la ripresa della seduta alle 14,30.

ANTONIO BOCCIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO BOCCIA. Signor Presidente, la vicenda del decreto-legge in materia di aviazione civile fa la sintesi di tutti gli interventi svolti dai colleghi della maggioranza e dell'opposizione negli ultimi tre anni e mezzo sull'andazzo con il quale si procede nei lavori della Camera dei deputati in questa legislatura.

Si tratta di un decreto che è stato trasmesso alla Camera dei deputati nella tarda serata di ieri. È stata imposta una riunione della Commissione competente, affinché nottetempo provvedesse ad esaminarlo. Le norme regolamentari che stabiliscono, ad esempio, l'acquisizione del parere del Comitato per la legislazione, delle relazioni tecniche, dei pareri delle

altre Commissioni, non ultima la Commissione bilancio, sono state trasgredite dalla Presidenza della Camera.

Successivamente, si è tentato *in extremis* questa mattina, con una riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo che non è approdata ad alcun risultato unanime, di introdurre ulteriori elementi di confusione.

Quindi la decisione di procedere in questo modo nell'andamento dei lavori, più che altro, è stata presa dal Presidente della Camera, che si è assunto la responsabilità di insistere affinché il decreto-legge fosse comunque sottoposto l'attenzione dell'Assemblea.

Presidente, stamani, in maniera occasionale e grazie soltanto alla perizia, alla capacità e alla solerzia dei funzionari del Servizio assemblea, sono giunti gli emendamenti, approvati anche questi nottetempo o di prima mattina. Ci sono stati concessi così 15 o 20 minuti di tempo per presentare i subemendamenti: se proprio fosse stato necessario, come lei sa è meglio evitare di disturbare il manovratore... Con i tempi del Senato apportare delle modifiche comporta sempre dei problemi!

Quindi, siccome i nostri lavori dovevano concludersi intorno alle 13,50, sarebbe stato meglio evitare perdite di tempo perché i colleghi del nord devono prendere gli aerei... e perché a Roma è prevista la firma del Trattato costituzionale. Presidente, ora si chiede di riprendere i lavori alle 14,30, quando certamente la maggioranza garantirà il numero legale; saranno tutti presenti a compiere il proprio dovere come l'opposizione. Ma poi magari in Commissione avverrà qualche « ciambottamento »... Insomma Presidente, continuiamo a procedere con un andazzo piuttosto disdicevole. Mi rendo conto che lei non potrà che prenderne atto e annunciare che proseguiremo l'esame del provvedimento alle 14,30. Mi consenta però, a fine seduta, di rivolgere il mio solito « pistolotto » perché né il nostro gruppo né, soprattutto, io come persona, condividiamo questo andazzo (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

**PRESIDENTE.** La ringrazio anche per la sua sincerità, che è una dote che, quando è veramente sentita, illustra la politica. Le devo ricordare che molti dei suoi rilievi attengono alle modalità con le quali alcune scelte vengono assunte in sede di Conferenza dei presidenti di gruppo. La funzione del Presidente in quella sede è di raccogliere il massimo dei consensi e, in caso di dissenso, assumere le determinazioni opportune, o, comunque, quelle ritenute necessarie.

In questa situazione siamo tutti, mi permetto di dirlo, parti lese, a cominciare da chi, come il sottoscritto, si trova qui da stamani insieme al Presidente Casini, per cercare di realizzare ciò che, senza una certa discontinuità che riconosco, potrebbe realizzarsi in maniera migliore.

Le ricordo che nella Conferenza dei presidenti di gruppo, dove qualche volta partecipo come uditore (nel senso che non prendo mai la parola), avrei piacere di ascoltare questi stessi concetti dai rappresentanti dei gruppi, che spesso in quella sede assumono un maggiore e caratteristico riserbo.

La ringrazio nuovamente per il suo intervento, del quale informerò il Presidente Casini.

### **Modifica nella composizione di gruppi parlamentari.**

**PRESIDENTE.** Comunico che gli onorevoli Roberto Zaccaria e Antonello Giacomelli, proclamati deputati rispettivamente nelle sedute del 26 e del 27 ottobre 2004, hanno dichiarato di aderire al gruppo parlamentare della Margherita, DL-L'Ulivo.

Comunico inoltre che l'onorevole Massimo Tedeschi, proclamato deputato nella seduta del 27 ottobre 2004, ha dichiarato di aderire al gruppo parlamentare dei Democratici di sinistra-L'Ulivo.

Comunico, infine, che l'onorevole Severino Galante, proclamato deputato nella seduta del 27 ottobre 2004, ha dichiarato

di aderire alla componente politica dei Comunisti italiani, costituita all'interno del gruppo parlamentare Misto.

Sospendo la seduta.

**La seduta, sospesa alle 13,50, è ripresa alle 14,35.**

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
PUBLIO FIORI

### **Missioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Boato, Brancher, Brugger, Buemi, Carboni, Colucci, Deodato, Giancarlo Giorgetti, Martusciello, Molinari, Moroni, Pistone, Tassone e Violante sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta.

Pertanto i deputati in missione sono complessivamente ottantaquattro, come risulta dall'elenco che è depositato presso la Presidenza e che sarà allegato al resoconto della seduta odierna.

**Discussione del disegno di legge: S. 3104 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 8 settembre 2004, n. 237, recante interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile. Delega al Governo per l'emanazione di disposizioni correttive ed integrative del codice della navigazione (Approvato dal Senato) (5382).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 8 settembre 2004, n. 237, recante interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile. Delega al Governo per l'emanazione di disposizioni correttive ed integrative del codice della navigazione.

Ricordo che nella parte antimeridiana della seduta è stata respinta la questione pregiudiziale Castagnetti ed altri n. 1.

### **(Discussione sulle linee generali – A.C. 5382)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

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, il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 237 del 2004, giunto in discussione alla Camera soltanto oggi, licenziato dal Senato, rappresenta un importante intervento nel settore dell'aviazione civile.

Il decreto-legge nasce, come noto, dall'esigenza di applicare quanto disposto dall'articolo 4 del regolamento CE n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004 ed anche del regolamento CE n. 551/2004, recante norme relative all'organizzazione e all'uso dello spazio aereo e del cielo unico europeo.

Tale regolamento quadro n. 549, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cosiddetto cielo unico europeo, ha posto tra le sue priorità la necessità di garantire un elevato ed uniforme livello di sicurezza nei servizi di navigazione aerea comunitaria sia civile che militare.

Ogni Stato membro, e tra i primi il nostro paese, in conformità degli obblighi che derivano dall'appartenenza dell'Unione europea ad Eurocontrol (che comprende ora 28 Stati europei, tra cui gli Stati membri della Comunità, meno la Finlandia che sta negoziando la sua adesione) ed anche in ottemperanza ai principi fissati dalla Convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944, si è impegnato a rafforzare la cooperazione e favorire il processo di sviluppo, di organizzazione e di attuazione del cielo unico europeo, che dovrebbe concretizzarsi entro il 31 dicembre 2004.

L'obiettivo prefissato è quindi di incrementare l'attuale livello di sicurezza e di

efficienza globale del traffico aereo generale in Europa e accelerare il flusso del trasporto aereo di persone e merci; garantire una efficiente e completa informazione aeronautica; massimizzare l'utilizzo dello spazio aereo disponibile ed infine garantire che il volume di traffico sia compatibile con le capacità dichiarate dai relativi fornitori di servizi.

In particolare, si stabilisce che ciascuno Stato membro deve istituire o designare un ente o più enti che assumano le funzioni assegnate all'autorità di vigilanza dal regolamento-quadro, funzioni elencate nel comma 1 dell'articolo 1 del presente decreto-legge e precisamente — cito testualmente — « le funzioni di regolazione tecnica, controllo, certificazione e rilascio di licenze in materia di fornitura dei servizi di navigazione aerea ».

L'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) è il solo ente chiamato a svolgere la funzione di regolatore e garante dell'applicazione dell'articolo 4. Chiaramente le attribuzioni del Ministero della difesa, in materia di difesa e sicurezza nazionale, permangono invariate.

Mi preme sottolineare che la stesura del presente decreto-legge è stata affrontata non soltanto per adempiere ad un obbligo imposto dalla Comunità europea, ai cui lavori, peraltro, partecipiamo in maniera attiva e produttiva, ma anche dalla convinzione che occorre, quanto prima, dare una risposta seria e convincente al problema della sicurezza del traffico aereo nazionale, europeo ed internazionale.

Il pensiero corre, naturalmente, al tragico incidente di Milano-Linate dell'8 ottobre 2001 in cui persero la vita ben 118 persone. Con questo spirito il Parlamento ha lavorato alacremente, in un settore caratterizzato da elevata specificità e da particolare delicatezza, nel tentativo di individuare e specificare le competenze di quegli enti o istituti preposti o coinvolti nel garantire la sicurezza, l'efficienza e la funzionalità del servizio, nella consapevolezza che, finora, le responsabilità di ciascuna unità organizzativa erano di difficile attribuzione.

Questo decreto-legge ha cercato di fornire un assetto organizzativo degli enti deputati alla gestione del trasporto aereo: ENAC, ENAV, i gestori aeroportuali e, da ultimo, ma non per ultimo, quanto ad alcuni compiti, anche il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Nel corso dello specifico esame del decreto-legge, la Commissione lavori pubblici del Senato ha introdotto, all'articolo 2 del disegno di legge di conversione, una norma che delega il Governo all'emanazione di disposizioni correttive ed integrative relative al codice della navigazione.

Il Governo è delegato ad adottare, senza nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato ed entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione, uno o più decreti legislativi per la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione. I decreti legislativi dovranno conformarsi alla normativa comunitaria ed internazionale, in particolare con gli obblighi assunti con la ratifica della già citata Convenzione di Chicago, e saranno adottati nel rispetto di specifici principi. La delega sarà esercitata nel rispetto dei seguenti criteri direttivi: disciplina delle fonti e recepimento delle norme tecniche internazionali; disciplina della proprietà degli aeroporti; disciplina dei canoni di concessione; fissazione delle modalità per l'esercizio efficiente delle funzioni di polizia della navigazione; disciplina inerente i titoli professionali aeronautici; semplificazione del regime amministrativo degli aeromobili e della pubblicità degli atti ad essi relativi.

Nel merito, all'articolo 1, commi 1 e 2, il decreto-legge ripartisce le funzioni inerenti la navigazione aerea rispettivamente tra l'ENAC e l'ENAV Spa, attribuendo al primo quelle di regolazione tecnica, controllo, certificazione e rilascio di licenze in materia di forniture e servizi di navigazione aerea e al secondo quelle di addestramento, istruzione, aggiornamento del personale, nonché di garante della conformità degli apparati e sistemi di navigazione agli *standard* vigenti e del loro mantenimento in efficienza. Il decreto-legge attribuisce chiaramente all'ENAC il

ruolo di autorità di regolazione, certificazione e controllo, in particolare attribuendo a tale ente anche la certificazione dei servizi di navigazione aerea ed il rilascio delle relative licenze. Per quanto attiene al comma 3, l'ENAC promuove la stipula di appositi atti di intesa con ENAV Spa ed Aeronautica militare per il corretto esercizio delle funzioni ad esso demandate.

Con l'articolo aggiuntivo 1-*bis* è stata introdotta una specifica disciplina delle gestioni aeroportuali.

I commi 1 e 2 dell'articolo 2 suddividono tra ENAV Spa e gestori aeroportuali i compiti inerenti l'ordinata movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale all'interno degli aeroporti di competenza, in particolare sulle aree di manovra e sui piazzali. Il comma 3 demanda all'ENAC, sentiti il gestore aeroportuale, l'ENAV e gli altri organismi pubblici che operano in aeroporto, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione, il regolamento di scalo ed il piano di emergenza aeroportuale. Il comma 4 prevede l'obbligo di informazione a carico del gestore aeroportuale nei confronti di ENAV, di ENAC e di altri soggetti interessati in merito a riduzioni del livello del servizio e ad interventi sull'area di movimento dell'aeroporto.

Gli articoli 3 e 3-*bis* sottraggono all'ENAV Spa, in correlazione con quanto stabilito dall'articolo 1, i compiti di rilascio delle abilitazioni per il personale direttamente impiegato dall'ente stesso e di certificazione degli impianti; vengono modificati, altresì, gli articoli 801 e 802 del codice della navigazione, attribuendo all'ENAC compiti di controllo già in parte attribuiti al gestore aeroportuale.

Infine, l'articolo 4 esclude che dall'attuazione del presente decreto-legge derivino oneri per il bilancio dello Stato e stabilisce le modalità per garantire l'invarianza della spesa, sia in relazione al personale sia in relazione alle risorse finanziarie. Prevede, altresì, l'adozione di un provvedimento del ministro delle infrastrutture e dei trasporti per disciplinare

modalità e tempi per il concreto esercizio, da parte dell'ENAC, delle funzioni di autorità nazionale di vigilanza e per il trasferimento in capo allo stesso ente della titolarità dei corrispondenti diritti tariffari, già di pertinenza ENAV.

È evidente l'importanza che assume la conversione in legge di questo decreto-legge, non soltanto in ambito comunitario, ma anche e soprattutto in ambito nazionale, nel definire i ruoli e le competenze degli enti deputati al controllo e alla sicurezza del traffico aereo.

Il Governo e il Parlamento hanno cercato di fornire il loro serio e approfondito contributo all'elaborazione del decreto-legge oggi in esame, anche attraverso proposte emendative atte a migliorare il più possibile il testo che interviene in un settore nevralgico.

D'altra parte, è noto come la Commissione trasporti della Camera sia stata a lungo impegnata per una nuova aggiornata stesura del codice della navigazione, al fine del riassetto e del rilancio del comparto del trasporto aereo.

Mi preme sottolineare, tuttavia, che in un settore così diversificato e complesso come quello dell'aviazione civile nonché militare ogni azione ed ogni evoluzione positiva dipendono, non soltanto dall'azione di Governo o dalla competenza del lavoro del legislatore, ma anche dall'adesione e dalla collaborazione di un grande numero di soggetti pubblici e privati.

Ciò significa che anche i fornitori di servizi devono poter contribuire agli sforzi di innovazione e di ricerca necessari a garantire un efficace e sicuro utilizzo dello spazio aereo. L'Italia ed ogni Stato membro devono assumere le proprie responsabilità, uniformando la gestione del cielo unico europeo per garantire trasporti aerei efficienti e sicuri che rappresentano un fattore fondamentale per lo sviluppo dei mercati e per la libertà di circolazione dei cittadini (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, innanzitutto sento il dovere di ringraziare il relatore e i colleghi per il lavoro svolto in queste ore e in questi mesi in Commissione trasporti. Il disegno di legge di conversione del decreto-legge in oggetto recepisce ampiamente le indicazioni pervenute durante il lavoro svolto in Commissione trasporti.

Non starò qui a ripetere ciò che ha già dichiarato il relatore, onorevole Muratori. Certamente, si tratta di un provvedimento importante. A nessuno dei colleghi deputati sfuggirà il significato e la delicatezza delle norme al nostro esame. Spesso, si è parlato di sicurezza del volo: con questo provvedimento sono stati raggiunti traguardi ed obiettivi importanti, tra cui il riordino di tutta la materia, evitando che, in questo settore, vi siano controllori e controllati, responsabilità labili, ed individuando, attraverso i ruoli e le competenze, le funzioni e, quindi, le responsabilità che devono essere assunte nel campo del trasporto aereo.

Ritengo che dobbiamo avere uno spirito costruttivo in questo particolare momento, anche perché, ripeto, il provvedimento recepisce molte delle indicazioni che sono emerse nel corso dei lavori della Commissione. Il provvedimento mira ad una razionalizzazione di un sistema che sappiamo essere quanto meno confuso, difficile da interpretare e da definire. La delega al Governo per il codice della navigazione è stata invocata più volte anche all'interno delle Commissioni trasporti di Camera e Senato. Senza questa delega non si andrebbe verso una definizione del codice della navigazione, e, in assenza del codice della navigazione aerea, certamente mancherebbe una componente importante nel sistema del trasporto aereo all'interno del nostro paese. Perciò fa tutto parte di una organica definizione della materia, di cui non si può certamente fare a meno.

Comprendo anche quali possano essere state le difficoltà dei colleghi, visti i tempi ristretti di lavoro che ci sono stati, anche in queste ore, nel momento in cui l'altro ramo del Parlamento ha licenziato questo

provvedimento, ma, certamente, essi hanno dimostrato grande responsabilità e ritengo che la stessa responsabilità dimostreranno anche nel corso del dibattito e dell'esame del provvedimento nell'aula di Montecitorio.

Il Governo confida molto, come nel passato, in questo impegno, dimostrando una grande disponibilità all'ascolto e alla ricezione di quei contributi che abbiamo ritenuto importanti e fondamentali. Ecco perché il mio ringraziamento, signor Presidente, era sincero, come è sincero tutto il contributo che verrà, anche in questo particolare momento.

Il fatto di definire le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di definire le competenze dell'ENAC e dell'ENAV, di definire anche il ruolo della gestione aeroportuale credo che sia stato e sia un dato importante, che certamente deve essere esaltato e rimarcato con grande forza.

Ritengo di aver detto tutto, in questo particolare momento; ovviamente, sarò qui, come nel passato, con il massimo dell'umiltà e della disponibilità. Questo è un decreto-legge, ma non è un provvedimento che può riguardare soltanto la maggioranza di questa Assemblea. Quando si parla di riordino di tutta una materia, il provvedimento riguarda tutto il Parlamento, perché è atteso da tutto il paese. Noi abbiamo verificato, in presenza di incidenti e di tragedie, quale fossero le difficoltà interpretative in ordine ad alcune norme e ad alcune responsabilità. Per cui, questo è un provvedimento che deve rappresentare un patrimonio acquisito da parte di tutto il Parlamento. Mi sento di dire queste cose perché ne sono profondamente convinto. Quando si parla di salvaguardia della vita umana e di sicurezza dei voli, certamente non ci sono maggioranze e minoranze, ma c'è un corpo, una classe dirigente parlamentare, che se ne assume la responsabilità e cerca di definire, con molta energia e con molta chiarezza, i passaggi più salienti e più significativi del comparto del trasporto aereo.

Un ringraziamento, infine, va al presidente della Commissione trasporti, che ha bene operato, così come tutti colleghi che ho voluto richiamare poco fa.

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

**(Esame degli articoli – A.C. 5382)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge di conversione, nel testo della Commissione identico a quello approvato dal Senato.

Avverto che la I Commissione (Affari costituzionali) e il Comitato per la legislazione hanno espresso i prescritti pareri (*vedi l'allegato A – A.C. 5382 sezione 2*), che sono distribuiti in fotocopia. La V Commissione (Bilancio) ha espresso il prescritto parere, che, però, non è ancora pervenuto.

Sospendo pertanto la seduta per dieci minuti, in attesa che pervenga il parere della Commissione bilancio.

**La seduta, sospesa alle 14,55, è ripresa alle 15,10.**

PRESIDENTE. Avverto che la V Commissione (Bilancio) ha espresso il prescritto parere, del quale leggo il dispositivo: sul testo del provvedimento, parere favorevole, con le seguenti condizioni, volte a garantire il rispetto dell'articolo 81, quarto comma, della Costituzione: *all'articolo 82, comma 2, del disegno di legge di conversione, le parole: «competenti Commissioni parlamentari», siano sostituite dalle seguenti: «Commissioni parlamentari competenti per materia e per le conseguenze di carattere finanziario»; all'articolo 4, sopprimere il comma 1; sugli emendamenti trasmessi dall'Assemblea, parere contrario sugli emendamenti Ferro 1.8, Pasetto 1.9, Pasetto 1-bis.6, Rosato 1-bis.7, Ferro 1-bis.3, Duca 1-bis.81, Susini 2.20, Tidei 4.1, Tidei 4.2, Pasetto 4.5, Pasetto 4.7, Duca 4.10 e sugli articoli aggiuntivi 1.01 e 1.02 della Commissione, Pasetto*

1.03, Panattoni 1-bis.03, Albonetti 1-bis.04, in quanto suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica privi di idonea quantificazione e copertura; nulla osta sui restanti emendamenti contenuti nel fascicolo n. 1 (*vedi l'allegato A – A.C. 5382 sezione 3*).

Avverto sin d'ora che saranno poste in votazione le condizioni poste dalla Commissione bilancio che sono state trasfuse negli emendamenti 4.250 e Dis. 2.100 (da votarsi ai sensi dell'articolo 86, comma 4-bis, del regolamento).

**(Esame dell'articolo 1 – A.C. 5382)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge di conversione (*vedi l'allegato A – A.C. 5382 sezione 3*), nel testo della Commissione, identico a quello recante le modificazioni apportate dal Senato (*vedi l'allegato A – A.C. 5382 sezione 4*).

Avverto che le proposte emendative presentate sono riferite agli articoli del decreto-legge, nel testo della Commissione, identico a quello recante le modificazioni apportate dal Senato (*vedi l'allegato A – A.C. 5382 sezione 5*).

Avverto altresì che non sono state presentate proposte emendative riferite all'articolo 1 del disegno di legge di conversione.

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

GIORGIO PASETTO. Presidente, lei meglio di altri sa come questo provvedimento sia pervenuto all'attenzione dell'Assemblea soltanto ieri sera, quando abbiamo preso atto della sua iscrizione all'ordine del giorno di oggi; si tratta di un provvedimento che non si limita al recepimento della disciplina comunitaria riferita al cielo unico europeo ovvero ad un sistema di sicurezza europea per quanto riguarda il traffico aereo; esso, infatti, contiene al suo interno disposizioni riguardanti in larga ed incisiva misura il riordino del sistema del trasporto aereo. Non vorrei che la congiuntura costituita

dalla, per così dire, chiusura dei nostri lavori portasse ad essere disattenti su tale questione.

Quindi, come sottolineava con grande correttezza il relatore Muratori, si tratta di un decreto di grande rilevanza ed importanza ma di cui abbiamo potuto esaminare il contenuto neppure ieri sera ma questa mattina, in Commissione IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e, subito dopo, in Comitato dei nove.

Ora, noi abbiamo posto immediatamente, fin dalla giornata di ieri, due questioni, sulle quali vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi.

La prima questione è di metodo, che è anche sostanza: mi riferisco al ruolo e alla funzione della Camera dei deputati rispetto al Senato della Repubblica; la questione conseguente, invece, concerne il merito. Tali questioni sono strettamente collegate, poiché non possiamo discutere il merito del provvedimento senza avere a disposizione il tempo necessario per esaminarlo. Vorrei ricordare, infatti, che adesso abbiamo atteso dieci minuti perché la Commissione bilancio non aveva ancora espresso il suo parere sulle proposte emendative presentate, e vorrei altresì ricordare che i pareri espressi dalle altre Commissioni sono pervenuti, in fretta e furia, poche ore fa.

Qual è, allora, la differenza tra i due rami del Parlamento? La prima questione che ci si pone è come mai il Senato abbia impiegato 50 giorni per esaminare il disegno di legge in esame. Evidentemente, esso si è trovato di fronte ad un provvedimento che reclamava la sua attenzione, richiedendo un suo approfondimento. Vorrei evidenziare che il Senato non ha apportato notevoli modifiche, eppure desidero sottolineare che sono stati impiegati 50 giorni, mentre a noi deputati ci è stato chiesto, sostanzialmente, di esaminare il provvedimento in neanche due o tre ore.

Vorrei ribadire che non si tratta di una questione secondaria rispetto ad un problema di cui la Camera dei deputati si è già occupata. In questa sede, vorrei rammentare a tutti i colleghi che sia sul decreto-legge concernente l'Alitalia (quello

che prevedeva il cosiddetto prestito-ponte), sia su altri provvedimenti, come la legge sulla patente a punti — vale a dire sui problemi della sicurezza nel trasporto e non solo —, trattandosi di questioni che attengono alla tutela della vita umana e delle persone, non ci siamo mai sottratti alla necessità di assumere un atteggiamento di grande responsabilità, pur nella distinzione di ruolo e di funzioni, ricercando punti di intesa con la maggioranza. Ritengo, tuttavia, che nessuno possa non darci ragione rispetto al dato che oggi i tempi non sono tali da consentire la costruzione di linee e l'individuazione di elementi di possibile convergenza. Infatti, non si è registrata una convergenza, tanto è vero che siamo qui in attesa dell'espressione dei pareri sulle proposte emendative presentate.

Il disegno di legge in esame rappresenta, sostanzialmente, il recepimento di un regolamento comunitario in materia; tuttavia, vorrei osservare che introduce, *a latere*, parti sostanziali del processo di riordino del settore dell'aviazione civile. Si sostiene che si è stati costretti a fare ciò perché la Commissione trasporti, come ha affermato il ministro Lunardi, non è riuscita a pervenire ad una soluzione in ordine a tale questione: dunque, il Parlamento è posto sotto accusa!

Vorrei precisare che ciò non è vero! Noi, infatti, ci siamo attivati in tal senso, in sede di Commissione, prima che iniziasse l'esame del disegno di legge di riforma costituzionale e prima che si verificassero i problemi sui quali il Parlamento è stato bloccato, come, ad esempio, la stessa riforma costituzionale ed i vari provvedimenti concernenti il settore della giustizia! Siamo stati fermi, allora, ma vorrei sottolineare che eravamo pervenuti ad una larghissima intesa, tranne che su un punto. Abbiamo insistito sul fatto che, se si trattava di un impianto condiviso, poteva essere pure conferita la delega al Governo in ordine al regolamento che dispone il riordino del settore nell'ambito della riforma del codice della navigazione.

Oggi, tuttavia, la questione è diversa! Infatti, la delega recata dal provvedimento

in esame non ha un impianto di riordino del settore forte, ma finisce per essere un'ipotesi di riordino che riteniamo debole; si tratta, in qualche modo, di una delega che presuppone che il Governo possa procedere ad una risistemazione, sia pure necessaria, del codice della navigazione senza avere alla base, tuttavia, indirizzi precisi. Ebbene, vorrei evidenziare che la sicurezza del trasporto aereo è una questione rilevante per il sistema paese, poiché la crisi del trasporto aereo è legata proprio ai problemi della sicurezza. Come sappiamo tutti, infatti, tale comparto è entrato in crisi dopo gli attacchi terroristici, dopo l'incidente avvenuto a Linate, dopo gli incidenti che si sono ripetuti ed a seguito del *blackout* verificatosi, alcune settimane fa, nella parte nord-ovest del paese e all'aeroporto di Linate.

Pertanto, vorrei osservare che non stiamo esaminando un disegno di legge di conversione che non ha rilevanza. Esso introduce invece normative che riguardano le modalità della gestione, il ruolo delle gestioni aeroportuali, la funzione dell'ENAC (l'ente di indirizzo e di regolazione) e dell'ENAV (l'ente di controllo del traffico aereo), poiché tutto ciò è compreso proprio all'interno del provvedimento in esame.

Ebbene, noi affermiamo che rispetto a ciò, ed anche rispetto al ruolo che, come gruppo della Margherita e come opposizione, abbiamo svolto, si è condotta una battaglia incentrata sulla questione della sicurezza e della catena della sicurezza tra tali diversi enti. Su ciò abbiamo sempre registrato una disponibilità del presidente e della maggioranza. Non abbiamo, quindi, mai avuto elementi di contrasto, perché sappiamo benissimo che, su questo terreno, ciò che deve prevalere — almeno dal nostro punto di vista — è il cosiddetto bene comune.

Come affermavo in precedenza, si tratta della difesa delle persone, ma anche di un settore fondamentale per lo sviluppo. Se non disporremo di un sistema forte di sicurezza, sia a livello dei sedimi aeroportuali, sia in volo, sia ancora rispetto alla regolazione — in una nuova

dimensione, quella della sicurezza del volo in Europa —, perderemo capacità. Ripeto, infatti, che il trasporto aereo in questo settore industriale è fortemente collegato al tema della sicurezza. Abbiamo dunque concentrato le nostre proposte, sia pur brevemente, su alcune criticità emerse, pur in una dimensione temporale estremamente breve.

Noi siamo contrari alla delega, proprio per le ragioni che ho esposto in precedenza e soprattutto, — lo dico, in particolar modo, ai colleghi della Lega, perché questi ultimi del federalismo fanno soltanto una questione nominale — ricordando che, per quanto riguarda il trasporto aereo e, in modo particolare, gli aeroporti, vi è già oggi un potere concorrente delle regioni, totalmente ignorato. Noi ci auguriamo che non sia più ignorato. Questo è anche il rilievo formulato dalla Commissione affari costituzionali. Si tratta di materia concorrente.

Vi è un'altra questione: il Senato ha una procedura diversa, ma noi non possiamo introdurre — al di là delle questioni di merito — una delega su un decreto-legge in materia ordinamentale. Stiamo introducendo un elemento di delega al Governo su una materia ordinamentale. Su tale aspetto abbiamo sollevato la questione. La maggioranza della Commissione affari costituzionali si trincerava dietro ad un'indicazione abbastanza ambigua in merito. La questione rimane nella sua interezza e sappiamo molto bene che anche la forma è sostanza.

Diamo atto al relatore di aver prodotto uno sforzo. Tale sforzo tuttavia è stato prodotto con alcuni limiti, perché il relatore stesso sa meglio di noi che un approfondimento sulla materia non vi è stato. Su ciò, lo ripeto, cerchiamo un terreno di incontro. Non abbiamo pertanto un atteggiamento di carattere pregiudiziale. Affermiamo che il problema della delega, ed altre questioni, sono sostanzialmente irrinunciabili e si legano a considerazioni non solo di principio, ma anche di sostanza.

Un altro problema che vogliamo evidenziare è che oggi è abbastanza difficile,

se non impossibile, registrare in modo cosciente — direi approfondito — le conseguenze del varo di questo provvedimento. Il rischio vero, lo dico con grande sincerità, è sorvolare su norme che ci giungono dal Senato e che — se fossero invece approfondite — potrebbero presentare aspetti di validità.

Si vuole procedere in modo frettoloso. Noi reclamiamo responsabilità e chiediamo, soprattutto, che il decreto-legge torni — capiremo, in corso di discussione, come emendarlo — alla sua essenzialità. Se, infatti, esso sarà riportato alla sua essenzialità, non abbiamo alcuna intenzione di opporci. Se, invece, si intende utilizzare il decreto-legge per introdurre una serie di altri aspetti che, con la natura del decreto-legge stesso, non hanno alcun tipo di coerenza, si è su un terreno completamente diverso. Non dico che tali norme siano sbagliate, ma esse si riferiscono ad aspetti totalmente differenti. Ci siamo quindi sforzati, in queste ore, di far comprendere che gli effetti di questo decreto-legge saranno di riordino anche dell'equilibrio che finora ha permesso la coesistenza — e che certamente andava rivisitato — tra i ruoli del Ministero dei trasporti, dell'ente che svolge il compito di regolazione delle gestioni aeroportuali e dell'ente incaricato della vigilanza.

Verificheremo se tali questioni e modalità troveranno accoglimento, non soltanto da parte del relatore e della maggioranza, ma soprattutto da parte del Governo: siamo qui per registrare se questa volontà esiste o meno. Finora, essa è emersa in piccola parte, ma all'interno di quel provvedimento. Lo ripeto, perché si tratta di un punto irrinunciabile: inserire un processo di delega su un impianto sostanzialmente limitato, ci sembra troppo sovradimensionato. Non c'è equilibrio tra le norme che vengono modificate e la delega che in qualche modo si attribuisce al Governo.

Pertanto, insistiamo sulla responsabilità del ministro, chiamato in causa soprattutto per il giudizio espresso nei confronti del lavoro che abbiamo portato avanti, ed insistiamo sulla separazione del ruolo po-

litico del ministro, sul ruolo dell'ente di regolazione e di vigilanza e, soprattutto, sulla funzione relativa al controllo del traffico aereo e sul ruolo delle gestioni aeroportuali.

Se su questo terreno e, soprattutto, rispetto al potere concorrente delle regioni non avremo un riscontro — come ci è parso di cogliere nel breve lavoro svolto nel Comitato dei nove —, certamente diventerà difficile proseguire con un atteggiamento costruttivo, proprio perché non sono emersi segnali forti, nonostante gli sforzi profusi in queste ore.

Allora, credo che non possiamo che giudicare la modalità con la quale questo decreto-legge è stato presentato: vi sono norme che nel merito incidono profondamente sul sistema della sicurezza e che destano grande preoccupazione. Quindi, il nostro atteggiamento sarà di verifica sugli emendamenti, ma diciamo con grande chiarezza e con grande fermezza che, rispetto ad alcuni aspetti, le risposte debbono essere chiare. Altrimenti, lo diciamo fin d'ora, il nostro atteggiamento non potrà che essere fermo e contrario al merito ed alle modalità con cui tale provvedimento è stato presentato (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

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

**FRANCO RAFFALDINI.** Signor Presidente, il provvedimento in esame reca un titolo importante: interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile. È un titolo impegnativo, ma scorrendo il contenuto del decreto-legge troviamo, invece, un grande pasticcio: una sconcertante lontananza rispetto ai grandi problemi che urgono.

Il Governo, ancora una volta, si è dimostrato incapace di offrire una prospettiva ad un comparto così importante. Ciò rispetto ad un tema che, purtroppo, non è nuovo: mi riferisco al tema della sicurezza e della riforma del trasporto aereo. Non è nuovo, perché qualche tempo fa, proprio nel nostro paese, si è verificato