

il più grave incidente nell'aviazione civile: mi riferisco alla strage di Linate. Da allora, nella nostra Commissione fu avviato un lavoro per delineare un processo di riforma nel settore del trasporto aereo che avesse come baricentro il problema della sicurezza. Per raggiungere questo obiettivo occorreva poter delineare in modo molto chiaro le competenze di tutti coloro che operano in questo comparto, evitando sovrapposizioni.

Tali sovrapposizioni al dunque portano allo scarico di responsabilità, a non poter individuare l'eventuale responsabile o il colpevole e a complicare il funzionamento ordinato di questo comparto.

Da due anni abbiamo iniziato a discutere di questi aspetti, a lavorare e a confrontarci. In questi due anni il Governo si è mantenuto in una posizione defilata. Non ha partecipato in modo attivo ai nostri lavori fino ad arrivare ad un momento nel quale surrettiziamente nei giorni scorsi, cogliendo l'occasione di un decreto-legge, vi ha introdotto — cosa per noi inaccettabile in questo caso, ma anche per il futuro — una legge delega. Di fronte ad un provvedimento urgente, un decreto-legge, si introduce surrettiziamente una specie di legge delega secondo la quale, se per tre anni il Governo non ha concluso niente, gli si dà la possibilità di intervenire negli anni seguenti, senza individuare i criteri e gli indirizzi, ma, soprattutto, senza cogliere il principio ostativo che una delega non venga data attraverso un decreto-legge.

Si tratta di un decreto-legge e di una legge delega che sono stati esaminati per cinquanta giorni al Senato, signor Presidente, su sessanta giorni di tempo per la conversione, e che ci sono arrivati alle 20,30 di ieri sera, motivo per il quale siamo stati convocati alle 8,20 questa mattina con il termine per gli emendamenti fissato alle 8,40.

È tutta la mattina che ci si ritrova in sede di Comitato ristretto con pacchi e pacchi di emendamenti in una confusione generale. Non c'è una guida e non c'è una indicazione sul modo in cui si intende affrontare la questione. Non a caso mi

pare — cerco di nobilitare la questione perlomeno da un punto di vista politico — di riscontrare l'assenza dei parlamentari della maggioranza, che vedono anche con grande incertezza, confusione e fastidio questo modo di fare.

Vi sono emendamenti su emendamenti, tra i quali, signor Presidente, vi sono quelli del relatore e della maggioranza...

LUIGINO VASCON. La tua parrocchia è piena !

FRANCO RAFFALDINI. ...in un tempo che tutti dicono essere ormai ristretto. Questa è la situazione e l'abbiamo vissuta, sempre per rimanere nel comparto, fino a poche settimane fa, con un grande nodo rispetto al tema del trasporto aereo: la grande questione Alitalia. Per tre anni il Governo se n'è disinteressato. Non abbiamo sentito una volta il ministro delle infrastrutture e dei trasporti dire una parola programmatica su questo tema e, quelle poche volte che sono intervenuti componenti del Governo, lo hanno fatto litigando e addirittura prefigurando fino all'ultimo minuto la possibilità di un fallimento della compagnia di bandiera.

Ma non mi fermo solo a questo aspetto. Questo provvedimento può essere inquadrato nell'ambito della discussione sulla legge finanziaria, che abbiamo già iniziato in Commissione bilancio e che perfezioneremo a partire dall'8 novembre per terminare, per quel che ci riguarda, il 18.

Questo comparto che inquadramento ha nell'ambito della legge finanziaria? Nella legge finanziaria tutti gli enti deputati a tale settore vengono « tosati », tagliati a metà. Addirittura, per quanto riguarda l'Ente nazionale dell'aviazione civile, la finanziaria non solo taglia i fondi, ma blocca la possibilità di pagare le rate dei mutui accesi per opere già compiute ed inaugurate. Si tratta di opere già fatte con i soldi del centrosinistra, che devono essere pagate con rate di mutuo. Con questa finanziaria si bloccano i pagamenti dei mutui.

CESARE CAMPA. Non c'erano i soldi !

FRANCO RAFFALDINI. Per quanto riguarda l'Ente nazionale dell'assistenza al volo sono stati ridotti i finanziamenti, quei finanziamenti che noi abbiamo dato all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, e sono state bloccate le assunzioni. Questo è il quadro nel quale si vuole affrontare il grande tema della sicurezza. Tale quadro fa cadere le braccia e qualsiasi provvedimento si rivela incapace di produrre effetti e crea solo confusione.

Su tale grande tema ci troviamo ad avere anche un problema più complesso. Signor Presidente, la mia opinione è che il Governo abbia deciso di abbandonare come priorità il grande tema dei trasporti e delle infrastrutture. Si è cambiato passo a partire dalla « manovrina » di luglio e dalla finanziaria per il 2005 rispetto all'inconcludenza ed all'incapacità dimostrata in questi tre anni. In questi tre anni si è visto il grande iato tra annuncio, lavagne scritte ed effettive realizzazioni. Oggi siamo di fronte ad un fatto nuovo: il Governo decide di abbandonare il grande tema dei trasporti e delle infrastrutture, nel tentativo illusorio di recuperare credibilità a fine mandato attraverso altri obiettivi, come quello delle tasse.

Dati alla mano, in questa finanziaria le risorse sono state tagliate del 25,7 per cento. Non c'è una lira sulle ferrovie, sul trasporto pubblico locale. Avremo le linee dell'alta velocità fatte con i soldi del centrosinistra (20 miliardi di euro) e non avremo i treni che correranno, non avremo le città funzionanti. Sono stati bloccati gli investimenti per le ferrovie della città di Roma e di altre grandi città come Firenze e Bologna. L'ANAS non ha più risorse. Se vi è bisogno di andare da una parte o dall'altra bisogna buttare il cappello in aria sperando che lo prenda in mano Infrastrutture Spa. La lavagna di Vespa è messa da parte e le città sono congestionate. Il trasporto aereo è nella situazione che tutti conosciamo. L'autotrasporto è in una morsa tra la competizione europea e la caratteristica fragile del suo settore.

Se nel passato potevano esserci punti di tenuta e punti di crisi, oggi non abbiamo

un punto che tenga! È tutto il sistema che si sta affaticando! Questa è la realtà. Non c'è il mare! Non c'è la cantieristica! Non c'è la logistica! Non ci sono le aziende di trasporto! Voi avete abbandonato non solo la cosiddetta infrastruttura come costruzione, ma la politica economica legata alle infrastrutture, cioè l'economia reale legata alla mobilità! Avete abbandonato una visione industriale di sistema, nel campo del comparto aereo, del trasporto marittimo, del trasporto pubblico locale e dell'autotrasporto. Ovunque ci giriamo, in alto o in basso, a destra o a sinistra, vediamo questa situazione, che è seria e che ci preoccupa fortemente.

Siamo ormai vicini al blocco di un ciclo virtuoso di investimenti e di riforme, avviato a metà degli anni novanta dai Governi di centrosinistra. Un ciclo che teneva insieme priorità, risorse adeguate, concertazione e riforme e che aveva come punti cardinali l'Europa, il Mediterraneo, la città e la sostenibilità ambientale. Sono questi, infatti, i quattro punti cardinali, il cuore dell'Italia: un'Italia che è Europa, che è Mediterraneo, che è città e che vuole essere sostenibilità ambientale. Ma quale *master plan* di Lunardi sul Mediterraneo! Invece di intercettare tutti i grandi traffici delle grandi economie che stanno crescendo nei paesi asiatici, egli rischia, con la sua incapacità e con la sua inattività, di far sì che questi traffici prendano o la via dei Balcani oppure che ci *bypassino*, per andare ai grandi porti di Rotterdam e di Amburgo, lasciandoci fuori dal circuito delle grandi relazioni economiche, che poi sono anche relazioni umane e personali, e che noi vogliamo siano anche relazioni di pace.

Questa è la realtà: altro che buco! Lunardi ha trovato una miniera quando ha assunto l'incarico! Ha trovato 20 miliardi di euro sulle ferrovie, 1 miliardo e 500 milioni di euro sui porti (già spesi), 1,6 miliardi di euro sulla cantieristica, 1 miliardo di euro sugli interporti, 500 milioni di euro sui porti, 1,6 miliardi di euro sul piano nazionale della sicurezza stradale! Ha trovato una miniera e ha lasciato andare tutto! Oggi state abbandonando

tutto! Altro che questo provvedimento confuso! Manca ormai una politica seria dei trasporti, perché l'avete abbandonata (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e della Margherita, DL-L'Ulivo*)!

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

GIOVANNI CARBONELLA. Il provvedimento d'urgenza in esame reca nel titolo la dizione «interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile». Probabilmente la maggioranza ha confuso il titolo, che peraltro ha una sua consistenza e validità, con l'urgenza di approvare il decreto medesimo senza nemmeno discuterlo, se è vero come è vero che il provvedimento è arrivato soltanto ieri sera in Commissione, non avendo avuto pertanto nemmeno il tempo di operare alcuni doverosi approfondimenti, riguardo una materia che non tocca a me sottolineare quanto sia importante.

Allora è evidente che sussiste una questione di metodo, che si ripresenta ancora una volta. Nei confronti del Parlamento vi è noncuranza, tanto per usare un eufemismo.

Viene mortificato il ruolo e la funzione della Commissione; non si ha la possibilità di un confronto analitico su questioni essenziali che riguardano la sicurezza del trasporto aereo e poi si pretende, in pochissime ore, di venire in aula, di chiedere ai parlamentari di alzare la mano, senza discussione, senza approfondimento, senza avere cognizione di ciò che comporta un provvedimento di tale natura.

È, pertanto, evidente che siamo alle prese ancora una volta con un modo di fare che, per quanto ci riguarda, ha il sapore di una velocità imposta nell'affrontare questioni che, invece, dovremmo approfondire.

Riteniamo che il provvedimento in esame, cui abbiamo contribuito anche noi in Commissione nei mesi passati, possa fornire una risposta al problema del riassetto organizzativo degli enti deputati alla gestione del trasporto aereo. Però, rite-

niamo che si debba concentrare, in particolare, sul riordino delle competenze dell'Ente nazionale per l'aviazione civile, l'ENAC. Peraltro, negli ultimi anni, numerosi sono stati gli episodi che hanno investito il settore del trasporto aereo, a partire, come è stato già sottolineato, dal tragico incidente occorso a Linate nell'ottobre del 2001 fino ad arrivare ai più recenti, seppur meno gravi, disservizi, causati dal blocco ai computer degli apparati di controllo del volo del medesimo scalo milanese di qualche giorno fa.

Tali episodi testimoniano, in modo inequivocabile, lo stato di abbandono e di degrado in cui versa il settore del trasporto aereo nel nostro paese e rendono non più differibile un intervento pubblico volto ad una razionalizzazione legislativa e ad una definizione chiara ed univoca del ruolo dello Stato. In particolare, riteniamo che uno degli elementi che incide in maniera significativa sui livelli di sicurezza e di affidabilità del trasporto aereo è proprio la mancanza di chiarezza in ordine alle competenze ed alle funzioni dei vari soggetti pubblici e privati che, a vario titolo, intervengono e operano nel settore del trasporto aereo.

Infatti, una legislazione poco chiara, stratificata negli anni, può, da un lato, dare adito ad un discutibile gioco dello scaricabarile, nell'assunzione delle responsabilità istituzionali, e, dall'altro, può determinare un pericolosissimo abbassamento dei livelli complessivi di sicurezza.

La mancanza di chiarezza nella definizione delle responsabilità può far sì che determinati servizi fondamentali per la sicurezza del volo vengano tralasciati o non adeguatamente gestiti e controllati.

Nell'ottica del riordino del settore dell'aviazione civile è, senz'altro, da accogliere positivamente, lo diciamo con tranquillità e con piena convinzione, l'individuazione dell'Ente nazionale di vigilanza per l'aviazione civile, l'ENAC, quale unica autorità nazionale di vigilanza indipendente dai fornitori dei servizi di navigazione aerea, con poteri di verifica della conformità di sistemi e componenti, nonché con funzioni di regolazione in

materia di spazio aereo e fornitura di servizi, fermo restando il rispetto delle prerogative in materia di definizione degli *standard* e di certificazione degli apparati e degli impianti che rimangano in capo agli organi comunitari.

In questo senso, il decreto-legge in discussione non fa oggettivamente che dare attuazione a quanto stabilito dal regolamento quadro n. 549 del 2004 del Parlamento e del Consiglio europei.

Tale regolamento impone ad ogni Stato membro di individuare al proprio interno una autorità nazionale di vigilanza indipendente.

Tuttavia, l'intervento del Governo, seppur dettato dalla necessità e dall'urgenza di dare applicazione alla normativa comunitaria, non sembra, per quanto ci riguarda, soddisfare le più ampie aspettative nutrite dai cittadini e dagli altri soggetti pubblici e privati operanti nel settore, in termini sia di maggiore sicurezza sia di maggiore efficienza e funzionalità del servizio.

Infatti ribadiamo che, pur condividendo la necessità di una riorganizzazione dell'ENAC, non può non essere sottolineato il fatto che tale riorganizzazione non appare idonea ad individuare con precisione compiti e responsabilità di ciascuna unità organizzativa dell'ente.

In particolare, tale impostazione sembra orientata a scomporre processi e competenze, anziché unificarli per settori omogenei. Inoltre, sembrano emergere elementi di incertezza e di conflittualità con altri soggetti operanti nel settore, quali l'Ente nazionale di assistenza al volo, i gestori aeroportuali, i vettori che non appaiono adeguatamente coinvolti nel processo di riforma e le cui funzioni peraltro sembrano essere scarsamente valorizzate.

All'origine degli elementi di criticità sopra evidenziati, che determinano una complessiva frammentarietà del provvedimento in esame, vi è inoltre il perdurante ritardo del Governo nel portare a compimento una riforma complessiva del settore aereo e dello stesso codice di navigazione.

In questo senso abbiamo in più di una occasione esposto, in Commissione e in

aula, le nostre linee guida in materia di riforma del settore dell'aviazione civile, anche attraverso iniziative legislative e sempre e comunque in linea con quanto stabilito in sede comunitaria ed internazionale.

Tali linee guida possono essere brevemente elencate nei seguenti punti: ridefinizione del ruolo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la sua qualificazione come soggetto con funzioni di indirizzo politico, economico, di coordinamento e di alta vigilanza; previsione di una autorità nazionale di vigilanza (ENAC) con caratteristiche di terzietà ed indipendenza che abbia funzioni di regolatore tecnico del settore, di controllo e vigilanza su tutti gli operatori nonché di responsabile ultimo del sistema formativo, abilitativo e certificativo; conferma dell'ENAV quale prestatore dei servizi del traffico aereo secondo il principio del cosiddetto *gate to gate* ed il riconoscimento della stessa ENAV quale prestatrice di ulteriori servizi di navigazione aerea; riconoscimento dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, della funzione investigativa sugli incidenti ed inconvenienti, al fine di determinare le cause e proporre interventi; ridefinizione infine della figura del direttore di aeroporto e l'attribuzione ai gestori aeroportuali del coordinamento tecnico dei diversi soggetti operanti in un aeroporto.

In considerazione del fatto che uno degli obiettivi fondamentali che deve guidare l'intervento del legislatore è la tutela della sicurezza e dell'incolumità fisica dei fruitori del servizio di trasporto aereo, sarebbe opportuno, se non doveroso, raccogliere il più ampio consenso parlamentare per addivenire ad una riforma dell'intero settore dell'aviazione civile; cosa che purtroppo il Governo non è riuscito a realizzare ieri e che ancora oggi non attua, non riuscendo a fornire risposte certe alle richieste provenienti dalla società civile.

Per queste ragioni, richiamo la vostra attenzione sulla necessità che questo decreto-legge sia ulteriormente approfondito, se si vuol fornire una risposta in termini

di sicurezza e di riordino del settore (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

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

PIETRO TIDEI. Signor Presidente, non vorrei soffermarmi ulteriormente su quanto già detto da alcuni nostri colleghi. Tuttavia, non possiamo sottrarci all'obbligo di dover riaffermare per l'ennesima volta, se mai ve ne fosse ancora bisogno, il nostro sconcerto e, soprattutto, la nostra amarezza. Infatti, in passato avevamo già affrontato per oltre tre anni le questioni inerenti alla riforma del trasporto aereo.

Sull'onda dell'emozione dall'incidente di Linate, credo che concordemente tutte le forze politiche, e quindi tutti i deputati, avessero assunto responsabilmente l'impegno a varare in tempi rapidi una riforma del trasporto aereo che potesse evitare lo stato di confusione che regna all'interno degli aeroporti, ma soprattutto potesse garantire quei livelli di sicurezza, ormai richiesti non soltanto dai cittadini e dall'utenza, ma soprattutto dall'Europa.

Dopo tre anni dobbiamo registrare che si è solo perso tempo. Eravamo partiti dalla proposta di legge, a firma del presidente Romani e di altri parlamentari, poi il confronto era stato esteso anche ad altre proposte e, infine, pur da posizioni diverse, dopo mesi ed anni di discussione, si era riusciti a convergere su una posizione unitaria, anche se in presenza di qualche differenziazione.

Stranamente tale proposta è rimasta bloccata per più di un anno e non si è voluto, per motivi interni alla maggioranza e al Governo, portare avanti tale progetto di riforma globale, che avrebbe fornito risposte certe e probabilmente risolutive al grave problema della sicurezza del trasporto aereo e alla riforma del codice della navigazione aerea nel suo complesso. Al contrario, oggi vediamo partorire questo topolino, che di fatto costituisce l'introduzione surrettizia di una pseudo riforma, da inserire in un contesto di confronto parlamentare del tutto mortificato. E in-

sieme al confronto parlamentare, viene mortificato anche il presidente, che si era fatto carico di avanzare una proposta di legge, oggi sostituita in maniera anche un po' offensiva dal decreto del Governo.

Come hanno già affermato gli onorevoli Raffaldini e Duca, il Governo è stato totalmente assente in merito alle questioni del trasporto aereo. In verità, il Governo è risultato assente sulle vicende del trasporto in generale, ma in modo particolare nel settore aereo.

Voglio soltanto ricordare che la vicenda Alitalia è stata lasciata marcire nell'indifferenza generale del Governo e delle forze politiche che compongono la maggioranza, giungendo addirittura alla minaccia di crisi e di chiusura nonché a quella di portare i registri in tribunale dopo che per tre anni, da parte dell'opposizione, è stato chiesto con forza di intervenire in un settore così delicato, a sostegno di un vettore così importante per l'economia del nostro paese. Ricordo che per tre anni abbiamo chiesto l'introduzione in sede di legge finanziaria di ammortizzatori sociali, dell'estensione della cassa integrazione guadagni ai lavoratori del trasporto aereo, ma il Governo ha irresponsabilmente risposto sempre in maniera negativa. Stranamente, quando la situazione è precipitata e ormai i tentativi di svendere Alitalia erano più che evidenti, giungendo ad un punto di non-ritorno, improvvisamente l'Esecutivo ha deciso, con tre anni di ritardo, di accogliere le proposte avanzate da tempo dall'opposizione.

Ancor di più, va evidenziata la contraddittorietà che emerge dal comportamento non univoco del Governo. Infatti, il Governo, da una parte, vuole apparentemente dimostrare di dare una risposta alle questioni della sicurezza partendo dal recepimento della normativa comunitaria sul cielo unico europeo, mentre, dall'altra, con la legge finanziaria che questa Assemblea inizierà ad esaminare fra qualche giorno, si dimostra non solo insensibile, ma addirittura vessatorio nei confronti del trasporto aereo, tagliando i fondi dell'ENAC, dell'ENAV e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo. Dunque, il

Governo da una parte impedisce di fatto agli organi preposti alla navigazione aerea di funzionare, togliendo addirittura dalla legge finanziaria le risorse destinate al pagamento dei ratei dei mutui contratti per la realizzazione di opere già realizzate ed inaugurate, e dall'altra si presenta con questo topolino estratto dal cilindro con il quale si tenta di far credere di aver risolto il problema.

Al riguardo, ritengo debbano essere svolte alcune brevi considerazioni. In primo luogo, riprendo alcune osservazioni già formulate, non per il gusto di ripeterle, bensì per mettere ulteriormente in evidenza che pur avendo profuso risorse ed esperienze personali e professionali e pur avendo ascoltato, in sede di Commissione, numerosi rappresentanti del mondo dell'aviazione civile, non abbiamo mai avuto la fortuna di poter sentire il ministro Lunardi, che non si è mai presentato, né in Assemblea né in Commissione, per rappresentare le linee del Governo sulla riforma del trasporto aereo. Si tratta di un ministro latitante, dunque, che probabilmente pensa ai trafori ma non alla soluzione dei problemi, e i livelli di sicurezza del nostro trasporto aereo non sono quelli che l'utenza e l'Europa si aspettano.

Negli scorsi tre anni, siamo stati sul punto di raggiungere un accordo su alcune questioni che apparentemente ci differenziavano. Avevamo concordato perfino la delega al Governo per la modifica e la revisione del codice della navigazione aerea. Avevamo raggiunto una soluzione condivisa anche sulla questione del direttore di aeroporto, figura di cui si proponeva la soppressione nella proposta originaria dell'onorevole Romani, che prevedeva l'affidamento delle funzioni di direzione e di coordinamento al gestore dell'aeroporto stesso.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ALFREDO BIONDI (*ore 16,05*)

PIETRO TIDEI. Dopo mesi di discussioni, si era convenuto che il direttore di aeroporto, quale diretta emanazione del-

l'ENAC — vale a dire dell'autorità di controllo e di vigilanza — non potesse essere estromesso dalla gestione del sedime aeroportuale. Tale rappresentante dell'autorità dell'aviazione civile avrebbe dunque potuto continuare ad esercitare le funzioni di coordinamento e vigilanza sull'attività aeroportuale. Ciò in quanto non era pensabile, come non è pensabile in Europa e nel mondo, una soluzione nella quale il controllore e il controllato coincidano: nel caso specifico, non è ammissibile che il gestore aeroportuale detti le regole per il funzionamento dei servizi all'interno del sedime aeroportuale. Era stata dunque individuata una soluzione, con la restituzione al direttore di aeroporto della funzione di garanzia pubblica all'interno dell'aeroporto stesso, che non può essere assolutamente privatizzato e che non può essere controllato da chi è soggetto al controllo.

Quindi, anche sotto questo profilo avevamo compiuto un passo in avanti. Dico ciò anche in risposta al viceministro Tassone, che ha fatto riferimento al contributo fornito dall'opposizione. Ebbene, la minoranza in quel contesto ha fornito il proprio contributo e ha determinato un miglioramento del testo inizialmente proposto. In occasione dell'unificazione dei testi presentati abbiamo fornito il nostro contributo. Oggi, viceversa, il contributo della minoranza è, per certi versi, nullo; onorevole rappresentate del Governo, in effetti, non sono stati accolti i tanti emendamenti che abbiamo presentato e che avrebbero potuto sicuramente rappresentare un miglioramento del testo.

Come abbiamo visto, non c'è chiarezza sulle questioni aeroportuali, sulle gestioni degli aeroporti (vi ritorniamo ancora una volta): nel testo proposto è ancora presente la sperequazione tra i gestori dei grandi aeroporti, che hanno avuto in concessione per oltre quarant'anni la gestione del sedime aeroportuale, ed i piccoli aeroporti, per i quali si prevede una gara ad evidenza pubblica. Quindi ai soggetti più grandi si concedono grandi benefici; per quelli più piccoli, probabilmente, vi è una condanna all'inefficienza.

Dobbiamo aggiungere che sulla vicenda Alitalia i membri della minoranza, in mille occasioni, si sono assolutamente schierati, rilevando che molte delle difficoltà e degli oneri che oggi gravano sul nostro vettore nazionale (come il carburante e la concorrenza nell'*handling*) erano da imputare in particolare ad uno strapotere, ad un eccessivo potere del gestore aeroportuale, molto spesso in concorrenza con lo stesso vettore. Anche in questo ambito abbiamo richiesto maggior chiarezza ed una nuova determinazione dei rapporti tra gestore e vettore. Ma, soprattutto, abbiamo richiesto un controllo più permeato e diffuso da parte dell'*authority*, quindi dell'ENAC, sul gestore.

Abbiamo presentato degli emendamenti in tal senso che in Commissione la maggioranza purtroppo non ha condiviso. Tali emendamenti miravano in modo particolare a determinare maggior chiarezza nelle diverse attività all'interno degli aeroporti ed a restituire quella vera e libera concorrenza che i soggetti operanti all'interno del sedime aeroportuale dovrebbero esercitare. La gamma di controlli che l'ENAC avrebbe potuto esercitare sul gestore è vasta; anche su questo aspetto si è registrato, purtroppo, un orientamento negativo da parte del Governo e quindi della maggioranza.

Da ultimo avevamo proposto anche il trasferimento del personale dipendente dell'ENAV, che eserciterà presso l'ENAC le funzioni trasferite con il decreto in esame. Nel testo del provvedimento si parla di personale in prestito, noi riteniamo che ciò non sia possibile: non si può parlare di personale in prestito. Quando si trasferiscono competenze e risorse finanziarie è giusto trasferire anche le risorse umane.

Signor Presidente e rappresentante del Governo, alcuni emendamenti sono stati sicuramente accolti e speriamo che l'aula possa accoglierne anche altri. Rimane però tutta la nostra insoddisfazione sul metodo seguito e soprattutto sulla natura di un provvedimento che non si limita a recepire la normativa comunitaria sul cielo unico, come sarebbe dovuto accadere. In realtà si intende surrettiziamente introdurre quegli

elementi, peraltro snaturati, di quella che avrebbe dovuto essere la vera riforma del trasporto aereo.

Venendo rapidamente al merito, non siamo assolutamente d'accordo su alcune competenze attribuite all'ENAC e su altre attribuite all'ENAV. Sicuramente vi è la necessità di rafforzare l'autorità di controllo, in questo caso l'ENAC.

Concludendo, signor Presidente, vorremmo ancora una volta mettere in evidenza il fatto che, a fronte del forte senso di responsabilità con cui le parti sociali e politiche si sono accollate l'onere generale e complessivo della vicenda Alitalia (come abbiamo dimostrato e come hanno dimostrato le organizzazioni sindacali in tale vicenda), continuiamo a vedere nel Governo una insensibilità e soprattutto un'assenza di strategia globale con riferimento alla riforma del trasporto aereo.

Voglio augurarmi che il prossimo anno si possano, dopo questo decreto legge, affrontare al meglio le questioni sul tappeto, e in modo particolare arrivare in tempi rapidi a quella riforma del trasporto aereo dell'aviazione civile, che non solo l'opposizione, ma le forze politiche, sociali, sindacali e, soprattutto, l'utenza reclamano ormai da molti anni.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione.

LUIGI MURATORI, Relatore. Signor Presidente, la Commissione esprime parere favorevole sugli emendamenti Ferro 1.3, identico all'emendamento 1.100 della Commissione, di cui raccomanda l'approvazione, Luigi Martini 1.4, identico all'emendamento 1.101 della Commissione, di cui raccomanda l'approvazione, Ferro 1.6, identico all'emendamento 1.102 della Commissione, di cui raccomanda l'approvazione. La Commissione esprime inoltre parere favorevole sugli identici emendamenti Luigi Martini 1-bis 1, Ferro 1-bis.2 e Pasetto 1-bis.4, purché riformulati nel modo seguente: « Al comma 1, sostituire la parola "sentita" con le seguenti: "d'intesa con"; conseguentemente, sopprimere il

comma 2. Al comma 3, sostituire la parola “quinquennale” con la seguente: “quadriennale”; infine, sostituire la parola “quinquennali” con la parola “quadriennali”, e sopprimere il comma 6 ».

La Commissione esprime, inoltre, parere favorevole sull'emendamento Ferro 2.2 e raccomanda l'approvazione del suo emendamento 2.100.

Preannuncia, infine, il parere favorevole sugli emendamenti Pasetto Dis. 2.7 e Dis. 2.10.

La Commissione esprime parere contrario su tutti i restanti emendamenti.

PRESIDENTE. Il Governo ?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, io mi conformerei al parere espresso dal relatore. Il Governo è tentato di venire incontro alle indicazioni date stamani dal Comitato dei nove, anche rivedendo alcune posizioni assunte nell'altro ramo del Parlamento. Certamente alcuni emendamenti presentati dalla Commissione raccolgono il contributo offerto da tutti i gruppi, anche da quelli dell'opposizione.

Dico questo perché ci troviamo in presenza, al di là dei giudizi e delle valutazioni, di un provvedimento che tenta, ovviamente con il conforto del Parlamento, di mettere in piedi una riforma complessiva del trasporto aereo e di avviarla, e questo al di là delle possibili valutazioni, perché tutto sommato questo Governo si è trovato anche ad avere scarse eredità in questa direzione.

Quando parliamo di sistema del trasporto aereo, parliamo certamente delle competenze del Ministero dei trasporti, dell'ENAC, dell'ENAV, dei vettori e delle gestioni. Raccogliere in una sistemazione e in una armonizzazione queste competenze credo sia un obiettivo difficile. Bisogna che vi sia il concorso di tutti.

Constato che vi sono posizioni ovviamente rispettabili, però vorrei che queste posizioni si confrontassero con l'esigenza più diffusa esistente nel nostro paese.

Avevo concluso il mio intervento, infatti, dicendo, signor Presidente, che la riforma del trasporto aereo e della sicurezza non è appannaggio né di una parte né dell'altra.

Non ci sono né vincitori né vinti. Considerato anche il modo in cui si erano svolti i lavori questa mattina, ritenevo che vi fosse un impegno complessivo e corale, tanto è vero che il Governo ha assecondato il lavoro della Commissione e l'apporto pervenuto da tutti i gruppi — tengo a ribadirlo — sia per quanto riguarda la delega per la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione sia per quanto riguarda le strategie.

UGO PAROLO. Il parere !

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Se mi date il tempo...

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, lasciate parlare il viceministro ! Una volta tanto che il rappresentante del Governo esprime la motivazione del parere ...

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Perché queste intemperanze ? Ovviamente, la situazione creata è quella che è e non credo che le posizioni ne ricevano un grande conforto: mi preoccuperei di questo e non del parere, che, peraltro, ho già espresso. Evidentemente, il collega non è stato attento alle prime battute del mio intervento (*Applausi dei deputati dei gruppi dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro e di Forza Italia*)...

UGO PAROLO. Ma dai !

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non credo che si debbano fare polemiche tra noi (*Applausi dei deputati dei gruppi dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro e di Forza Italia*). È un po' strano che ciò accada, no ? Veramente è un po' strano oltre che perfettamente inutile (*Commenti del deputato Pa-*

rolo)! Ovviamente, io rispondo per me e non per il fatto che i banchi sono pieni o vuoti. Io debbo rispondere a lei, onorevole Parolo, che è gentilmente presente, ma con chi è assente non mi posso confrontare.

Allora, non c'è dubbio che il dato è questo. Ritengo che la maggioranza ed il Governo abbiano fatto la loro parte e che l'opposizione abbia dato prova di senso di responsabilità, almeno durante i lavori in Commissione. Ora dobbiamo decidere se vogliamo mantenere in piedi il provvedimento o meno: questo è il quesito di fondo di fronte al quale — al di là di sotterfugi che, per la verità, non sono stati posti in essere — ognuno deve fare la propria parte e deve assumersi le proprie responsabilità.

Ecco perché, al di là della convinzione o meno del Governo, concordo con il parere espresso dal relatore, anche perché sulle proposte emendative convergeva larga parte della Commissione e del Comitato dei nove. Se quella convergenza non dovesse persistere, allora il problema sarebbe anche politico e, di conseguenza, dovrei rivedere anche la mia valutazione complessiva sul piano politico.

Per correttezza, desidero ribadire al collega ed amico che mi ha interrotto poco fa che non avevo assolutamente alcun intento polemico nei suoi confronti. Il parere del Governo io l'ho espresso ritenendo che sulle proposte emendative presentate vi fosse la convergenza di gran parte del Comitato dei nove. Se, dopo essere stati d'accordo in sede di Comitato dei nove, siamo d'accordo anche in Assemblea, va bene; se, invece, vi fossero due posizioni, avrei difficoltà a seguire ed avrei difficoltà a capire in questo particolare momento.

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*. Signor Presidente, volevo riprendere, in parte, le considerazioni testé espresse dal viceministro Tassone.

Dispiace dover constatare l'atteggiamento delle opposizioni, le quali hanno sostanzialmente abbandonato l'aula, anche perché della materia oggetto del provvedimento in esame si è lungamente discusso in Commissione. Peraltro, in Commissione abbiamo dibattuto anche della particolarità dell'iter ed anche stamani ho personalmente ribadito che era oggettivamente legittimo porre il problema del pochissimo tempo che abbiamo avuto a nostra disposizione per approfondire la materia. Rimane il fatto che ci si ritrova, adesso, davanti ad un disegno di legge di conversione dopo che la Commissione trasporti ha discusso dell'argomento oggetto del decreto-legge in esame per un anno e mezzo. D'altro canto, il decreto-legge è stato, per così dire, utilizzato per inserirvi alcuni elementi emersi nel corso della discussione svoltasi in Commissione che ci sembravano un buon punto di partenza e, nel caso specifico, anche un buon punto d'arrivo.

Mi corre l'obbligo di dire che, anche in queste poche ore, è stato fatto un lavoro a mio avviso importante, come hanno riconosciuto, in sede di discussione, anche i colleghi dell'opposizione che sono intervenuti. Dispiace dover constatare che potremo avere qualche difficoltà, a questo punto, per l'atteggiamento di latitanza totale delle opposizioni.

Mi auguro si possa procedere ugualmente alla discussione del provvedimento in esame che scadrà il 9 novembre, quindi, i tempi sono ravvicinati. Probabilmente, il Senato ha trattenuto il provvedimento più di quanto non dovesse. Infatti, dei sessanta giorni assegnati ad entrambi i rami del Parlamento, quasi cinquanta sono stati utilizzati dal Senato. Devo, comunque, riconoscere che il Senato ha svolto un lavoro di approfondimento del provvedimento licenziato dal Consiglio dei ministri. Sul testo giunto alla Camera si possono apportare ulteriori modificazioni.

Mi auguro, lo ripeto, che si possa procedere ugualmente. So che alcune Commissioni erano riunite, quindi, spero che...

PRESIDENTE. Onorevole Romani, i colleghi stanno scendendo, ma la discesa, come si sa, è lenta...

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*. Anche per quanto riguarda la delega al Governo, il relatore si era dimostrato disponibile a riesaminare la possibilità di inserirla. Dunque, la discussione era aperta, trasparente e senza pregiudizi e poteva portare ad una soluzione.

Ci faremo parte diligente, come Presidenza della Commissione, anche rispetto alla possibilità per il ministro di essere coinvolto in tale questione, al di là dell'assistenza quotidiana che il Viceministro ci ha sempre assicurato. Infatti, nel momento in cui si licenzia un decreto-legge riguardante un tema particolarmente importante per il settore e per il Ministero, è bene che vi sia anche la presenza del ministro.

Penso che, tra pochi minuti, potremo continuare con i lavori e concludere. Mi dispiace dover constatare che la disponibilità che, in più di un'occasione, la maggioranza ha dimostrato non sempre trova una risposta adeguata da parte delle opposizioni.

MASSIMO GIUSEPPE FERRO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MASSIMO GIUSEPPE FERRO. Signor Presidente, dall'intervento del collega Tidei ho motivo di rilevare come la ricostruzione storica di questa complessa materia, quale la riforma dell'aviazione civile, sia stata fraintesa. Se è vero che all'inizio degli anni Novanta l'allora ministro Burlando — e bisogna dargliene atto — con un processo di riforma abbastanza ambizioso, aveva messo mano a questo comparto assai complesso e difficile, c'è da dire che i colleghi che governarono successivamente — il ministro Treu, per non parlare del ministro Bersani —, di fatto, hanno vanificato con provvedimenti quel poco (è un mio modesto parere) che c'era di positivo.

Ha ragione il Viceministro Tassone quando sostiene che la situazione ereditata nel comparto del trasporto aereo dai precedenti Governi era disastrosa. Se c'è un Governo che ha fatto qualcosa per salvare l'Alitalia, checché se ne dica, è questo Governo, questa maggioranza (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*). Sono dati oggettivi a testimonianza di un impegno che va riconosciuto al nostro Governo e, nella fattispecie, al Viceministro Tassone. È vero, lo ha detto il presidente Romani, il Senato ha trattenuto oltre il lecito questo provvedimento, trasmettendolo alla Camera nell'imminenza della scadenza, tuttavia, signor Presidente, onorevoli colleghi, il Comitato dei nove non si è fatto prendere dalla fretta. Ha presentato proposte emendative che modificano il testo del Senato, perché non si voleva far sconti ad alcuno né adottare la fretta come consigliera di un provvedimento così delicato.

Vorrei soffermarmi sul problema delle gestioni. Infatti, quello delle gestioni aeroportuali è un tassello molto importante nel processo di riforma che, oggi, è stato abbozzato. Il Senato ha trasmesso un provvedimento che, a mio avviso, riapre pericolosamente il problema delle gestioni aeroportuali, delle società che gestiscono gli aeroporti. Il Comitato dei nove, all'unanimità, ha deciso di cassare buona parte di quell'articolo per riportare sulla scia della precedente normativa il provvedimento delle gestioni aeroportuali.

Qui stiamo parlando di sicurezza del trasporto aereo, di garanzia di rispondenza agli standard internazionali, che ci sono e sono chiari. C'è un altro aspetto molto delicato sul quale non si possono fare talune affermazioni, perché pericolose per il settore. Non si può dire che questo settore sia completamente in crisi, non si può dire che sia in crisi solamente nel nostro paese; il trasporto aereo è entrato in crisi dopo l'11 settembre e dopo che, dagli inizi degli anni Novanta, le grandi compagnie aeree e i vettori internazionali hanno fatto grandi alleanze. Dov'era l'Alitalia negli anni Novanta, quando la Lufthansa, la British Airways e altre compa-

gnie europee creavano le alleanze? Come mai negli anni Novanta non si è deciso di perseguire, come aveva fatto Burlando, come detto prima, l'individuazione dell'*hub* di Malpensa? Come mai oggi ci troviamo, nel nostro paese, ad avere un sistema aeroportuale chiaramente non competitivo e all'altezza del ruolo del nostro paese?

Effettivamente, le responsabilità sono chiare e precise per chi conosce la materia, per chi l'ha studiata, e vanno addebitate alle gestioni dell'Alitalia degli anni '90 e a chi aveva la responsabilità politica, in quel periodo, di questo comparto.

Oggi, noi interveniamo in maniera decisiva per mettere un po' di ordine; speriamo che non sia troppo tardi perché, nel frattempo, l'Europa è andata avanti, il trasporto aereo è progredito in alleanze e concentrazioni, che vedono il nostro paese sostanzialmente « marginalizzato » rispetto a questa tendenza. Grazie a questa ottusa visione, la nostra compagnia rischia di essere il primo vettore aereo regionale, anziché essere una grande compagnia nazionale, una compagnia di bandiera, come si diceva una volta.

Devo dare atto alla Commissione, al presidente, a tutti i colleghi della Commissione, della maggioranza e anche dell'opposizione, del lavoro svolto, perché, signor Presidente, si è lavorato in tempi assai ristretti, poco dignitosi e poco forieri di attenzione e di concentrazione. Però, ci abbiamo messo impegno e volontà (abbiamo lavorato fino a tardi ieri e presto questa mattina); il provvedimento mi sembra, anche con il contributo dell'opposizione, che sia il migliore al momento disponibile.

Sarebbe veramente un peccato e sarebbe anche pericoloso — e un segnale molto brutto che il Parlamento darebbe al trasporto aereo — se si perdesse, per l'ennesima volta, una occasione importante (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO LEONE. Signor Presidente, intervengo sull'ordine dei lavori, anche per poi chiederle eventualmente di concludere i lavori di questa seduta nel modo che poi le rappresenterò, alla luce delle dichiarazioni del presidente della Commissione, che hanno messo in rilievo — ove mai ce ne fosse stata la necessità — qual è stato il lavoro di merito della Commissione su questo provvedimento, che ha portato durante tutto il percorso ad una serie di condivisioni anche da parte delle opposizioni, non dimenticando che tra l'altro su questo provvedimento le convergenze al Senato sono state piuttosto ampie. Non dimenticando un certo tipo di comportamento, che definirei schizofrenico, tenuto dalle opposizioni in ordine all'andamento dei lavori e considerando che molte volte si è chiesto addirittura, durante il confronto di merito su questo provvedimento, di stralciare cose che sono state volute dalla stessa opposizione al Senato, ci sembra incomprensibile l'abbandono oggi, alla luce dei fatti, da parte delle opposizioni, che non solo pregiudica l'approvazione di questo provvedimento, ma ha pregiudicato e pregiudicherà anche l'approvazione del provvedimento che riguarda gli universitari. Alla luce di questo, apprezzate le circostanze, le chiedo di rinviare la seduta ad altra data (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

RENZO INNOCENTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà, purché intervenga sull'ordine dei lavori, ovviamente...

RENZO INNOCENTI. Certo, signor Presidente. Vorrei rilevare che l'unico elemento sul quale sono d'accordo con quanto riferito dal collega che mi ha preceduto è la conclusione cui egli è giunto.

Atteso che la maggioranza non è in grado di mantenere un'adeguata rappresentatività, sarebbe opportuno, prima di far mancare il numero legale — e dunque sancire con un voto il fatto che la mag-

gioranza stessa non sostiene un decreto presentato dal Governo —, apprezzate le circostanze, rinviare l'esame del provvedimento. È l'unico elemento sul quale sono d'accordo.

Quanto poi alle discussioni che possono insorgere circa l'interpretazione degli atteggiamenti di oggi, cari colleghi, vorrei osservare solo questo aspetto; se qualcuno vuole utilizzare questa aula del Parlamento per ridurla ad una funzione semplicemente notarile e registrare accordi presi altrove, è chiaro che il nostro gruppo non accetterà mai tale intenzione (*Commenti del deputato Bornacin*)!

I provvedimenti, soprattutto quando attingono alla questione della organizzazione aeroportuale e degli organi di controllo — dunque, enti che hanno una responsabilità grande per quanto riguarda la sicurezza —, richiedono anzitutto che si abbia un tempo necessario per approfondire gli argomenti. (*Commenti del deputato Antonio Leone*). Mi hanno sempre insegnato che affrontare questi temi seri approfonditamente è utile mentre esaminare siffatti argomenti in modo veloce porta molto spesso, per così dire, a combinare dei guai. Potrei, infatti, fare un lungo elenco ai colleghi della maggioranza di quelli già accaduti; dunque, è preferibile avere lì necessario tempo a disposizione.

Noi, come opposizione, siamo stati disponibili.

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*. L'emendamento sulla delega...!

RENZO INNOCENTI. Mi sembra siano, però, mancate le condizioni. Registriamo un dissenso di merito; non convergenze, collega Leone: se lei chiama convergenza la battaglia che abbiamo condotto al Senato ed il nostro voto contrario alla conversione del decreto credo — mi permetta — abbia un po' di confusione in testa. Dichiarare convergenze, quando si fanno le battaglie e si vota contro... Lasciamo quindi perdere la polemica e la schizofrenia (si potrebbero citare altre questioni).

Ritengo anch'io però, cari colleghi e signor Presidente, che in questa giornata

l'unica opera utile che veramente potevamo fare era dare una risposta a circa 300 studenti che da giorni sono dinanzi a questo Palazzo.

ANTONIO LEONE. Avete votato contro!

RENZO INNOCENTI. Stamani, la proposta che io ho fatto...

ANTONIO LEONE. Non fare demagogia! Avete votato contro!

RENZO INNOCENTI. ...a nome delle opposizioni di inserire quel provvedimento al primo punto all'ordine del giorno e dare la detta risposta agli studenti ha incontrato il voto contrario della maggioranza (*Commenti del deputato Bornacin*).

Capisco, alla luce di ciò, come si sia sviluppato il vostro interesse a metterlo all'ultimo punto.

GIORGIO BORNACIN. Sì, sì, è vero...!

RENZO INNOCENTI. Siccome il collega Antonio Leone ha addossato a noi la responsabilità di non avere trattato quel punto all'ordine del giorno, ritengo che un po' più di rispetto per come sono andati i fatti occorrerebbe da parte di tutti.

Siccome il provvedimento per gli studenti, per così dire, incontra il favore sia della maggioranza sia dell'opposizione e sono presenti diversi colleghi...

FILIPPO ASCIERTO. Si vede...

RENZO INNOCENTI. ...mi auguro che la questione, la settimana prossima, possa essere ripresa e portata a compimento positivamente. La ringrazio.

MARCELLO MEROI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARCELLO MEROI. La ringrazio, signor Presidente.

Sarò brevissimo; intervengo solo per ricordare, atteso che da stamani stiamo facendo tutti le stesse dichiarazioni ma non siamo riusciti a risolvere il problema — riuscendo solo nell'intento, difficile, di votare ognuno una propria proposta senza raggiungere una maggioranza qualificata — forse, l'unica decisione positiva che potremmo prendere oggi è fissare per mercoledì prossimo, possibilmente al primo punto all'ordine del giorno, la trattazione di questo provvedimento concernente gli studenti universitari.

La ringrazio, signor Presidente (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Dunque, onorevoli colleghi, nonostante le diverse accentuazioni di carattere partitico e di gruppo, si ravvisa una convergenza nel prendere atto della situazione che non consentirebbe l'utile esercizio del voto. Perciò, accolgo tale convergenza di valutazioni.

EUGENIO DUCA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A che titolo?

EUGENIO DUCA. Sempre sull'ordine dei lavori, Presidente.

PRESIDENTE. Poteva intervenire prima, onorevole.

EUGENIO DUCA. Avevo correttamente segnalato la mia volontà di intervenire dopo il collega Romani ed altri; se poi sia stata approvata una decisione che impedisce di intervenire, io non intervengo. Però, siccome da ultimo sono state fatte affermazioni profondamente inesatte, avrei piacere di intervenire prima della conclusione dei lavori.

PRESIDENTE. Onorevole, il collega Rosato aveva chiesto prima di lei di parlare; io, peraltro, non l'ho vista sicché può esserle venuto in mente dopo, di intervenire. Ma è probabile non l'abbia vista; abbia pazienza, non ho certo gli occhi di

Argo, che ne aveva cento. Vedo con i due che ho; non l'avevo vista e le chiedo scusa.

Avevo, però, chiarito che vi era una prevalenza delle richieste sull'ordine dei lavori; ai colleghi che avessero chiesto di parlare sull'ordine dei lavori avrei certamente dato la parola.

Siccome gli interventi sull'ordine dei lavori presuppongono che il Presidente, al termine delle richieste, debba assumere una decisione, la informo che ho già deciso di rinviare il seguito del dibattito sul provvedimento ad altra seduta, ma le chiedo scusa, onorevole Duca, per non aver notato la sua presenza, che, come lei sa benissimo, cerco sempre di non trascurare.

Il seguito del dibattito è pertanto rinviato ad altra seduta.

Proclamazione di un deputato a seguito di elezioni suppletive (ore 16,35).

PRESIDENTE. Comunico che, a seguito delle elezioni suppletive svoltesi il 24 e 25 ottobre 2004, a' termini dell'articolo 86, comma 2, del testo unico 30 marzo 1957, n. 361, delle leggi per l'elezione della Camera dei deputati, come sostituito dall'articolo 6 della legge 4 agosto 1993, n. 277, l'ufficio centrale circoscrizionale presso la corte di appello di Napoli ha proclamato, in data odierna, Sergio Antonio D'Antoni deputato per il collegio uninominale n. 1 della XIX circoscrizione Campania 1 (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

Il termine di 20 giorni per la presentazione di eventuali reclami decorre dalla data di proclamazione.

Vorrei cogliere quest'occasione per rivolgere gli auguri al nuovo collega.

Sull'ordine dei lavori (ore 16,36).

PRESIDENTE. Richiamando quanto anticipato nella seduta della Conferenza dei presidenti di gruppo di ieri, faccio presente che l'andamento della seduta odierna comporta che la prossima settimana vi siano sedute con votazioni.

Riprenderemo pertanto i nostri lavori martedì 2 novembre, con discussioni sulle linee generali, e proseguiremo mercoledì 3, con votazioni, a partire dalle ore 10.

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Martedì 2 novembre 2004, alle 10,30:

1. — *Discussione del disegno di legge:*

S. 3106 — Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 13 settembre 2004, n. 240, recante misure per favorire l'accesso alla locazione da parte di conduttori in condizioni di disagio abitativo conseguente a provvedimenti esecutivi di rilascio, nonché integrazioni alla legge 9 dicembre 1998, n. 431 (*Approvato dal Senato*) (5350).

— *Relatore:* Foti.

2. — *Discussione del disegno di legge:*

S. 3107 — Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 14 settembre 2004, n. 241, recante disposizioni urgenti in materia di immigrazione (*Approvato dal Senato*) (5369).

— *Relatore:* Bertolini.

La seduta termina alle 16,40.

TESTO INTEGRALE DELLA DICHIARAZIONE DI VOTO FINALE DEL DEPUTATO LUIGI MANINETTI SUL TESTO UNIFICATO DELLE PROPOSTE DI LEGGE COSTITUZIONALE NN. 705 ED ABBINATE

LUIGI MANINETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, intervengo per annunciare il voto favorevole del gruppo dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro sul testo di modifica dell'articolo 9 della Costituzione, volto a

tutelare l'ambiente e gli ecosistemi ed a proteggere e promuovere le biodiversità ed il rispetto degli animali.

Con il presente provvedimento, si assegna alla tutela dell'ambiente il rango di valore costituzionalmente garantito, riaffermando e rafforzando il principio della salvaguardia della salute umana all'interno di un contesto ambientale salubre. Sono convinto che vincolare a livello di precetto costituzionale, nel novero dei principi fondamentali, la tutela dell'ecosistema e di tutte le specie viventi del pianeta contribuisca a costruire la cosiddetta « cultura dell'ambiente », nell'intento di fondare una società ecologicamente sostenibile.

Riguardo alla tutela suddetta, alla fine degli anni ottanta alcune sentenze della Corte costituzionale hanno introdotto il principio di unitarietà del bene ambientale e il principio di primarietà, individuando l'ambiente tra i valori costituzionali come elemento determinante per la qualità della vita e quindi come patrimonio e diritto necessario alla collettività e ai cittadini. Ciò consente di individuare un bene ambientale come bene pubblico o collettivo, considerando però la tutela dell'ambiente in termini strumentali ad altri interessi. Questo è il motivo per cui nelle ultime proposte di modifica costituzionale nascono nuove terminologie, quali ad esempio i concetti di ecosistema, biodiversità e sviluppo sostenibile. Quest'ultimo, generalmente riferito alla gestione di risorse, quando non si ecceda una determinata soglia di rischio, assume una valenza mediana tra il normale sviluppo e l'evoluzione della specie nel pianeta e il mantenimento dell'equilibrio minimo indispensabile alla continuità della vita.

Punto focale, quindi, della tutela dell'ambiente è la garanzia di equilibrio tra tutti gli elementi che lo compongono. In tal senso, ci si riferisce ad un ambiente ecologicamente equilibrato.

Inoltre, per ciò che concerne i diritti degli animali, il legislatore ha iniziato ad affrontare il problema riformulando nel 1993 l'articolo 727 del codice penale contro il maltrattamento degli stessi, affermando, nell'articolo 1 della legge 14 agosto

1991, n. 281, che lo Stato promuove e disciplina la tutela degli animali d'affezione, condanna gli atti di crudeltà contro di essi, i maltrattamenti ed il loro abbandono, al fine di favorire la corretta convivenza tra uomo ed animale e di tutelare la salute pubblica e l'ambiente. Tuttavia il dettato normativo considerato si rivela insufficiente, in quanto deve essere opportunamente adeguato alla nuova sensibilità sociale, perché non considera gli animali come soggetti giuridici da rispettare e, quindi, « esseri senzienti » dotati di una propria dignità, ma beni mobili, oggetto di proprietà da parte dell'uomo.

Il riconoscimento di diritti anche ad individui non appartenenti alla specie umana è fortemente sentito dalla collettività che avverte l'esigenza di proteggere in modo particolare qualunque titolare di diritti, indipendentemente dal gruppo, razza o specie di appartenenza, secondo il principio di unicità di ogni forma di vita.

Gli animali sono capaci di esprimere, infatti, stati emotivi, effettuare discrimina-

zioni tra cose e persone, sono dotati di senso dell'identità e della socialità, posseggono, quindi, un valore intrinseco in virtù della loro soggettività.

Anche dall'Europa giungono segnali concreti in questa direzione: nel giugno 1997 il Vertice di Amsterdam per la riforma dei Trattati dell'Unione ha trasformato la « Dichiarazione sulla protezione degli animali », già approvata a Maastricht nel 1991, in un « Protocollo sul benessere degli animali », in cui gli animali vengono riconosciuti come esseri senzienti, non più come prodotti agricoli, e diversi *Länder* tedeschi hanno inserito nelle proprie costituzioni regionali questo importante principio.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

Licenziato per la stampa alle 19,25.