

una pregiudiziale sul merito. Ciò che invece consideriamo inaccettabile è che si utilizzi lo strumento del decreto-legge per introdurre surrettiziamente un'altra delega al Governo.

A noi sarebbe piaciuto che nella delega, per l'adempimento dei nuovi compiti dell'ENAC, fosse previsto uno specifico finanziamento nonché norme sull'assunzione del personale. Ci saremmo aspettati questo da parte di un ministro che ha il triste *record* di aver ricoperto tale carica quando si verificò la più grande tragedia dell'aviazione civile del nostro paese. Invece, in questi tre anni e mezzo, abbiamo assistito ad una riduzione dei finanziamenti ordinari all'ENAC e persino al taglio dei finanziamenti necessari per pagare le rate dei mutui già sottoscritti da tale ente con gli istituti bancari.

Questi mutui prevedono il finanziamento del 100 per cento dei progetti riguardanti 23 aeroporti nazionali, da Milano a Verona, da Bologna e Genova, da Roma a Bari, da Pescara a Foligno, da Perugia a Catania, da Ancona a Venezia. I mutui sono stati accesi, i lavori sono stati in parte realizzati e sono tuttora in corso, in attesa di essere inaugurati dall'ineffabile ministro per le infrastrutture e i trasporti.

Avremmo auspicato che nella delega fosse contenuta la norma per la restituzione all'ENAV Spa degli oltre 600 miliardi di lire distratti dal Ministero del tesoro, che invece sarebbero serviti a creare sistemi di avvicinamento, da utilizzare nelle giornate di nebbia e che avrebbero consentito agli aerei di decollare e atterrare in condizioni di sicurezza, anche con scarsa visibilità, anziché assistere al triste fenomeno di aeroporti chiusi e voli cancellati, con i disagi che tutto ciò comporta per i passeggeri, per i vettori aerei e per l'economia collegata a tale settore.

Inoltre, avremmo preferito che fossero previste misure rivolte a favorire l'attività dell'Agenzia nazionale per la sicurezza al volo. Tale agenzia ci viene invidiata in tante altre parti del mondo, tanto che alcune nazioni ne stanno copiando persino il nome, come è avvenuto recentemente in Francia.

Ciò non è stato fatto e questa delega, peraltro circoscritta al Senato, rappresenta un problema non superabile. Infatti, non possono esser usati decreti-legge per introdurre surrettiziamente ulteriori deleghe al Governo.

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

ETTORE ROSATO. Signor Presidente, il mio intervento attiene alla procedura adottata. Infatti, l'emendamento in oggetto chiede di sopprimere del tutto la delega che il Parlamento intende conferire al Governo. Sia chiaro che non siamo contrari alla modifica di norme relative al codice della navigazione operata dal Governo, piuttosto discussa in quest'aula, come peraltro affermato anche in altre occasioni. Secondo la nostra opinione, tuttavia, una delega non può essere inserita all'interno di un decreto-legge.

Lo Stato deve fare rispettare le sue leggi e in quest'aula non può essere tollerato da parte nostra il mancato rispetto delle norme. I messaggi del Capo dello Stato, i richiami operati dal Comitato per la legislazione, le sentenze della Corte costituzionale sottolineano che tale procedura non è opportuna. Se vi fosse stata una volontà condivisa nel contenuto di conferire la delega al Governo onde rivedere, adeguare e migliorare il codice della navigazione, si sarebbero potute seguire ben altre modalità per farlo. Mi riferisco, ad esempio, ad un disegno di legge di iniziativa governativa, che avrebbe dato la possibilità di discutere in maniera più approfondita pur giungendo ad una conclusione rapida. Inoltre, va dato atto alla Commissione di aver svolto una discussione approfondita durante gli ultimi anni su queste materie e di aver previsto, al suo interno, competenze e professionalità adeguate. Ho cominciato a farne parte quando tale percorso era giunto praticamente alla fine; tuttavia, ritengo che chi vi ha partecipato attivamente — il presidente Romani *in primis* — concordi sul fatto che sarebbe stato più giusto procedere in ma-

niera alternativa, non solo dal punto di vista della procedura, ma anche sotto il profilo della legittimità costituzionale.

Quindi, il nostro emendamento è teso a sopprimere il conferimento della delega e a mantenere il rispetto delle regole che noi stessi ci siamo dati. Mi riferisco innanzitutto alla Costituzione, ma anche a tutte le altre norme cui siamo chiamati ad adeguarci, anche quando non fanno comodo.

Si tratta di un principio che ritengo opportuno richiamare, anche se lo abbiamo già fatto con la presentazione di una questione pregiudiziale che è stata respinta, in quanto non è un principio di centrosinistra ma costituisce una delle regole che il paese si è dato e che questo Parlamento è chiamato a rispettare.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Pasetto Dis. 2.4, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e Votanti</i>	384
<i>Maggioranza</i>	193
<i>Hanno votato sì</i>	177
<i>Hanno votato no</i> ..	207).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ferro Dis. 2.1, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	403
<i>Votanti</i>	401
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	201
<i>Hanno votato sì</i>	395
<i>Hanno votato no</i>	6).

Passiamo all'emendamento Dis. 2.100, da votare ai sensi dell'articolo 86, comma 4-*bis*, del regolamento.

Avverto che all'alinea dell'emendamento in esame deve leggersi: « Al comma 2, sostituire le parole » anziché: « Al comma 2, primo periodo, sostituire le parole ».

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Dis. 2.100, da votare ai sensi dell'articolo 86, comma 4-*bis*, del regolamento, nel testo corretto, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	405
<i>Votanti</i>	403
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	202
<i>Hanno votato sì</i>	401
<i>Hanno votato no</i>	2).

Prendo atto che gli emendamenti Rosato Dis. 2.6 e Rosato Dis. 2.5 sono stati ritirati.

Passiamo all'emendamento Pasetto Dis. 2.7.

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

ETTORE ROSATO. Signor Presidente, vale la pena spendere poche parole nel merito della delega. Si definiscono alcune questioni importanti, sulle quali il Governo viene delegato all'emanazione di decreti legislativi. Gli emendamenti accolti dalla Commissione, in particolare quello in esame e l'emendamento Pasetto 2.10, mirano in primo luogo a perfezionare le procedure, prevedendo l'intesa della Conferenza permanente per i rapporti fra lo Stato e le regioni e il coinvolgimento delle competenti Commissioni parlamentari, anche quando l'emanazione dei decreti legislativi è necessaria per migliorare le procedure stabilite nell'esercizio della delega.

Ritengo pertanto che gli emendamenti in esame perfezionino un iter che altrimenti sarebbe rimasto incompleto.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Pasetto Dis. 2.7, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	376
<i>Votanti</i>	375
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	188
<i>Hanno votato sì</i>	372
<i>Hanno votato no</i>	3).

Prendo atto che presentatori dell'emendamento Pasetto Dis. 2.8 non accedono all'invito al ritiro formulato dal relatore.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Pasetto Dis. 2.8, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e votanti</i>	404
<i>Maggioranza</i>	203
<i>Hanno votato sì</i>	194
<i>Hanno votato no</i> ..	210).

Prendo atto che l'emendamento Pasetto Dis. 2.9 è stato ritirato dai presentatori.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Pasetto Dis. 2.10, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	407
<i>Votanti</i>	406
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	204
<i>Hanno votato sì</i>	405
<i>Hanno votato no</i>	1).

Prendo atto che i presentatori degli emendamenti Pasetto Dis. 2.11 e Rosato Dis. 2.12 non accedono all'invito al ritiro formulato dal relatore.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Pasetto Dis. 2.11, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e votanti</i>	401
<i>Maggioranza</i>	201
<i>Hanno votato sì</i>	186
<i>Hanno votato no</i> ..	215).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Rosato Dis. 2.12, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e votanti</i>	406
<i>Maggioranza</i>	204
<i>Hanno votato sì</i>	188
<i>Hanno votato no</i> ..	218).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico sull'articolo 2 del disegno di legge di conversione, nel testo emendato.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e votanti</i>	412
<i>Maggioranza</i>	207

Hanno votato sì 222
Hanno votato no .. 190).

**(Esame degli ordini del giorno
— A.C. 5382)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno presentati (*vedi l'allegato A — A.C. 5382 sezione 6*).

Qual è il parere del Governo ?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione gli ordini del giorno Perrotta n. 9/5382/1 e Daniele Galli n. 9/5382/2; quest'ultimo affronta la problematica dell'Aero Club Italia, di cui ci stiamo interessando; per la parte che ci compete, sicuramente condividiamo gli impegni chiesti al Governo.

Il successivo ordine del giorno Lettieri n. 9/5382/3, propone di attivare un incontro con la regione Basilicata e con i comuni interessati, ai fini della realizzazione di un aeroporto nel territorio regionale. Il Governo, ovviamente, non ha nulla da eccepire in merito a tale iniziativa. Si chiede inoltre l'impegno dell'esecutivo a finanziare comunque le aviosuperfici esistenti; in effetti vi potrebbe essere accordo anche su tale ipotesi. Si tratta di una materia complessa che riguarda anche l'intesa tra regione Basilicata e Governo, i quali comunque hanno già sottoscritto un programma. Il Governo, quindi, accoglie come raccomandazione anche l'ordine del giorno Lettieri n. 9/5382/3.

PRESIDENTE. Prendo atto che i presentatori degli ordini del giorno Perrotta n. 9/5382/1, Daniele Galli n. 9/5382/2 e Lettieri n. 9/5382/3, accolti come raccomandazione dal Governo, non insistono per la votazione.

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno presentati.

(Dichiarazioni di voto finale — A.C. 5382)

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

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

ANTONIO PEZZELLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento in oggetto scaturisce dalla necessità imposta dalle critiche condizioni normative in cui si svolge il traffico aereo. Purtroppo, i tremendi incidenti e i brutali rischi, denunciati nella normalità del trasporto aereo, nonché l'istituzione del cielo unico europeo, stabilita dal Parlamento europeo e dal Consiglio il 10 marzo 2004, hanno indotto il Governo ad emanare il decreto legge n.237 dell'8 settembre 2004, recante interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile.

Ritengo, inoltre, opportuno sottolineare che l'iniziativa del Governo è altresì motivata (come ricordato da chi mi ha preceduto nella discussione) dall'incapacità, purtroppo, del Parlamento di concludere, con l'approvazione di un provvedimento di legge, l'iter dei numerosi disegni di legge di riforma del codice della navigazione.

Oggi si conclude l'esame in quest'aula. Il Governo attraverso il decreto-legge in esame ha richiesto una delega; e questa è anche l'occasione per recepire parte della legge comunitaria che chiede, con riferimento alla creazione di un cielo unico europeo, che ogni Stato membro individui un'*authority* di sorveglianza, indipendentemente dai fornitori dei servizi di navigazione aerea. Il decreto-legge individua nell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) l'autorità di vigilanza nazionale indipendente dai fornitori di servizi; l'Ente nazionale per l'aviazione civile, quindi, ha il compito di definire gli *standard* di certificazione degli apparati e degli impianti strumentali per la fornitura dei servizi stessi.

Nel corso dell'esame in aula sono stati introdotti miglioramenti normativi relativi alla cessione dell'aeroportualità, con particolare riferimento ai soggetti gestori, normando le concessioni aeroportuali, alla sicurezza, con cessione sistematica dei ri-

schi, alla riforma del codice della navigazione.

A questo proposito credo sia da sottolineare l'impegno con cui il relatore e la Commissione hanno perseguito, anche se in tempi stretti e brevissimi, questo obiettivo e ritengo che rispetto al nulla del passato, ovvero alle uniche concessioni non normate che sono state date nel recente passato, sia migliore la proposta che scaturisce da questo provvedimento.

Tutte queste ragioni mi inducono a dichiarare il voto favorevole dell'intero gruppo di Alleanza Nazionale (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza Nazionale*).

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

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, intervengo per esprimere il voto favorevole della Lega nord con quattro precisazioni. Innanzitutto, questo provvedimento risponde, anche se tardivamente, ad un'esigenza nata purtroppo dal disastro, che anche oggi voglio ricordare, accaduto a Linate l'8 ottobre 2001, che fu, purtroppo lo ricordano anche le cronache di questi mesi, legato ad una normativa che aveva diverse possibilità di interpretazione e che questo provvedimento tende a ridefinire, soprattutto nei ruoli e nelle responsabilità.

Questa è la risposta anche agli interventi di molti colleghi del centrosinistra, che oggi hanno voluto sottolineare il fatto che le vere leggi di sistema sono state fatte nella passata legislatura. Questo è vero, ma solo in parte, laddove la sovrapposizione normativa, la concertazione continua e la sovrapposizione delle responsabilità a volte non definiscono in maniera chiara e univoca le responsabilità che invece devono essere inevitabilmente distinte.

Con questo provvedimento, infatti, tendiamo a definire con precisione quale sarà il futuro dell'ENAC, che diventerà una autorità reale, che uscirà dai confini del controllo del Ministero per diventare una autorità autonoma con piena responsabilità di compiti-doveri che verranno definiti

in maniera dettagliata nel momento in cui sarà data piena attuazione alla delega.

Per quanto riguarda la questione dei gestori aeroportuali, la Lega aveva ritenuto fin da subito inopportuno l'inserimento — questo lo dobbiamo dire — al Senato di una materia che avrebbe meritato un approfondimento diverso; facciamo di necessità virtù, dopo la riformulazione fatta dalla Commissione. Preme lasciare agli atti il fatto che comunque la Lega nord non ha firmato la proposta di legge di riforma, depositata qui alla Camera, per un motivo di merito, cioè perché da subito abbiamo inteso tenere distinte la riforma del settore aereo da quella del codice della navigazione.

La delega, modificata al Senato e circoscritta, risponde a quell'esigenza politica; ci piace però che lo strumento normativo sia quello di un disegno di legge che, naturalmente in maniera impropria, continua a dare una delega al Governo e prendiamo atto delle determinazioni assunte dal Senato.

Riteniamo di esprimere complessivamente un voto comunque favorevole, augurandoci che i nuovi strumenti in capo al Governo diano piena attuazione ad una riforma di sistema del codice della navigazione, che consenta a questo paese di diventare finalmente un paese moderno, non tanto nel numero delle pagine dei provvedimenti di riforma, quanto nel numero delle responsabilità che dopo questo voto saranno facilmente individuabili, al fine di evitare che in futuro si ripeta quel triste testimoniaio sui giornali di responsabilità condivise, di responsabilità indefinite di chi, commettendo errori e nascondendosi dietro le pieghe di norme non chiare, ancora oggi non si assume le proprie responsabilità su quel disastro che coinvolse 118 persone l'8 ottobre del 2001.

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

RODOLFO DE LAURENTIIS. Signor Presidente, i deputati del gruppo dell'Unione dei democratici cristiani e dei

democratici di centro esprimeranno un voto favorevole sul provvedimento in esame.

Già da tempo è all'attenzione della Commissione trasporti la normativa comunitaria contenuta nel regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, relativo all'istituzione del cosiddetto cielo unico europeo. Il decreto-legge n. 237 del 2004, nella sua formulazione originaria, lo ha recepito sia con l'obiettivo di rispettare i termini imposti dalla legislazione comunitaria sia per giungere alla razionalizzazione del settore del trasporto aereo. Da sempre, quindi, la Commissione si mostra attenta all'evoluzione della legislazione comunitaria e di tutti gli studi ad essa propedeutici, in special modo a tutto quello che spinge ad incrementare e ad omogeneizzare i livelli di sicurezza e di efficienza del traffico aereo in un'ottica di globalizzazione europea.

L'obiettivo primario del citato regolamento comunitario è quello di prevedere l'istituzione di un ente che assuma la funzione di autorità di vigilanza, con tutte le responsabilità, le funzioni e i compiti propri di un'autorità dell'aviazione civile. Tale obiettivo è in perfetta sintonia con le proposte di legge di iniziativa parlamentare che sono state presentate.

In tale ottica, la riorganizzazione della fornitura dei servizi di traffico aereo è una conseguenza logica ed ormai indispensabile in un settore in cui appare sempre più necessario delimitare le responsabilità e le competenze. A questa logica sono ispirati i numerosi disegni di legge di riforma del codice della navigazione e del settore aeronautico, da qualche tempo all'esame del Parlamento, presentati a seguito del tragico incidente di Linate.

Il Governo ha ritenuto opportuno adottare il decreto-legge al nostro esame per operare una prima, parziale riorganizzazione di alcuni aspetti del settore aereo, al fine di evitare, per il futuro, situazioni di incertezza, duplicazioni di responsabilità (anche a livello aeroportuale), nonché, come già detto, per conformarsi ad un quadro regolamentare comunitario che ha

innovato radicalmente il sistema, introducendo, ad esempio, la certificazione dei fornitori dei servizi aerei.

Sono convinto — lo sono sempre stato — che la sede più adatta per elaborare un progetto ambizioso quale quello relativo all'aggiornamento del codice della navigazione siano, più che il Parlamento, gli uffici legislativi e quelli degli studiosi.

La novità introdotta nel disegno legge di conversione al Senato riguarda, quindi, la delega al Governo per l'emanazione di disposizioni correttive ed integrative del codice della navigazione. In considerazione della natura tecnica della materia, sono sempre stato fautore di una delega al Governo: era ed è possibile apportare modifiche al codice della navigazione dopo attenta ponderazione, fermo restando che la materia di cui ci occupiamo evidentemente richiede modifiche ed aggiornamenti che, ovviamente, debbono essere supportati da una specifica conoscenza tecnica che, a volte, può sfuggire al legislatore. La legislazione vigente ha sicuramente bisogno di un aggiornamento, anche se va dato atto che con il decreto legislativo n. 250 del 1997 sono stati fatti concreti passi in avanti nel settore aereo.

Quando, nel mese di marzo del 2002, abbiamo presentato un'apposita proposta di legge contenente modifiche ed integrazioni alla vigente normativa riguardante il trasporto aereo e la sicurezza aerea, ci è apparso non più procrastinabile l'aggiornamento del codice della navigazione del 1942 e non più rinviabile tale decisione.

Rimane una sola perplessità, una sola notazione critica: riguarda i tempi così stringenti per l'esercizio della delega. Tuttavia, mi conforta e mi rassicura il fatto che il lavoro svolto dalla Commissione trasporti della Camera — la quale si è sentita fortemente impegnata nel lavoro di predisposizione di un organico progetto di legge di riforma — sarà certamente tenuto nella debita considerazione, da parte del Governo, nella stesura dei decreti attuativi.

Il nostro auspicio è nel senso che il lavoro svolto dalla Commissione trasporti della Camera fornisca più di uno spunto per giungere alla predisposizione di de-

creti legislativi coerenti con le linee di indirizzo fissate e con il lavoro svolto da tutti i gruppi parlamentari presenti nella predetta Commissione.

Un'ultima precisazione per esprimere anche una mia preoccupazione: poiché la delega nulla chiarisce al riguardo, vorrei sottolineare che ritengo di fondamentale importanza salvaguardare la figura che sostituisce il direttore di aeroporto e rafforzare il ruolo dell'ENAC nelle sue articolazioni periferiche.

Al riguardo sarà indispensabile, quindi, che il legislatore delegato prenda particolare attenzione (io farò altrettanto) alla questione, non privando tale figura delle attribuzioni necessarie a svolgere un lavoro fondamentale e prezioso che è anche quello del coordinamento dei vari enti presenti nell'aeroporto.

Infine, vorrei annunciare il voto favorevole del gruppo dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro. Ritengo doveroso il ringraziamento al viceministro Tassone che tanto si è speso per l'approvazione del provvedimento e, in particolare, per l'inserimento della delega al Governo per la riforma del codice della navigazione (*Applausi dei deputati del gruppo dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro*).

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

ALFONSO GIANNI. Signor Presidente, vorrei motivare brevemente le ragioni del nostro voto contrario sul provvedimento in esame. Naturalmente, scontiamo un difetto che speriamo di superare nella prossima legislatura, ossia di non avere un numero sufficiente di deputati da poter essere presenti in tutte le Commissioni e, segnatamente, di essere assenti da quella che, per merito, è qui titolata a dire di più. Ciò significa non poter seguire un provvedimento così importante in tutti i suoi aspetti e sviluppi; malgrado ciò, ci sforziamo di coglierne l'essenza.

Vi sono molte considerazioni tecniche e specifiche che si possono fare. Vorrei tra-

lasciarle. Ci sono pervenute notizie su prese di posizione di organizzazioni sindacali e di parte di operatori in questo settore. Pur condividendole, sarebbe del tutto inutile riportarle in questa sede, essendo molto note al Viceministro e al Governo.

Vorrei fare una considerazione di carattere generale, per ciò che vale. Signori del Governo, signori della maggioranza, siamo di fronte ad una questione assolutamente essenziale, ossia la salvaguardia dell'aviazione civile del nostro paese dal punto di vista della sicurezza dei suoi fruitori e del beneficio che essa porta all'industria nazionale, alla produzione nazionale, al livello di competitività produttiva del nostro paese nel mercato internazionale. Come è noto, nel 1918, pur essendo una stagione bellica e pur essendo l'industria civile fortemente sollecitata dagli impegni bellici, l'aeronautica italiana occupava un numero di persone, di intelligenze, di volontari e di energie non comparabile al grado attuale. Vi era un'invenzione tipica del nostro paese che si applicava in questo campo. Via via, siamo impalliditi fino alla crisi dell'Alitalia, fino ad una situazione nella quale l'aviazione civile è posta seriamente in dubbio dal punto di vista della titolarità nazionale di una compagnia aerea. Siamo in una situazione di estrema gravità e certamente quella riguardante la sicurezza, come hanno ricordato altri colleghi nel corso del dibattito sulle proposte emendative che sono state votate, è una questione centrale. Un tempo, il *target* fondamentale della nostra compagnia di bandiera era la sicurezza. Negli aeroporti non è più così per molteplici ragioni: per un'insoddisfazione sostanziale di coloro che ci lavorano, per una totale inadeguatezza delle strutture e per una spensieratezza rispetto ai problemi della sicurezza.

Ci stiamo americanizzando anche in questo settore. Come noto, in America, le frequenze dei voli aerei interni sono molto più intense che non nel nostro paese e la sicurezza non è in cima ai pensieri. In

cima ai pensieri è il costo poltrona. In America... Tassone, non mi riguardare così, sto parlando...

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Con attenzione, onorevole Gianni! Con attenzione!

ALFONSO GIANNI. Sto dicendo però che noi ci stiamo un po' americanizzando, cioè ci dimentichiamo che la sicurezza e la tranquillità del cittadino viaggiatore sono fattori che anche dal punto di vista della produttività economica valgono molto di più che non la frequenza delle partenze, dei decolli e degli atterraggi. Dobbiamo assumere un altro parametro nella valutazione economica. Questo è un punto che io sottolineo. Mi rendo conto, Tassone, che non posso competere con lei per precisione di dettaglio — non sarei in grado, né lo voglio fare (ci conosciamo d'altro canto da un quarto di secolo) —, ma dico che questo è un punto europeo: mettere la questione della tranquillità e della sicurezza al primo posto anche nel calcolo economico. Non è una questione da poco. Nella risoluzione di tale questione sta la salvezza della nostra compagnia di bandiera e su di essa si fonda il problema dell'aviazione civile. Allora, permetteteci, tutte queste norme, tutti questi commi, tutti questi articoli, che noi — non potendo firmare emendamenti nostri, non essendo in Commissione — abbiamo tuttavia contribuito a modificare grazie agli amici e compagni del centrosinistra (ma non sono stati accettati), rappresentano un'altra dimensione possibile del problema. La vogliamo difendere, e per questo votiamo contro la conversione in legge di questo decreto. Però ci raccomandiamo a lei, che conosco come persona sensibile, e attraverso lei all'intero Governo. Al di là dei pareri politici, essendo questa una questione in cui la tecnicità, la scientificità delle soluzioni è preminente rispetto ad opzioni di altra natura, fate il vostro dovere, non «incarognatevi» di fronte ad una contrapposizione; questa resta, perché c'è una visione diversa del tema della sicurezza, però che almeno ognuno faccia

il proprio dovere rispetto a tale questione sollevata con grande forza! Di fronte ad un incidente come quello di Linate, così assurdo, così paradossale, così stupido, se mi permette, senza offendere la memoria delle famiglie che hanno perso dei congiunti, sale uno sgomento: ma è possibile morire così? È possibile che in un sistema aeroportuale, che dovrebbe avere assorbito le idee più moderne e le misure più precauzionali, si possa morire per un banale incidente di incrocio o per una disattenzione umana?

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA

(ore 17,35)

ALFONSO GIANNI. Tutto questo non può avvenire. Già si muore in questo mondo per tante altre ragioni, non aggiungiamone ulteriori per una nostra insipienza. Questo vale per ogni parte politica. Intanto noi votiamo contro.

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

ETTORE ROSATO. Signor presidente, prima di addentrarmi nel merito della dichiarazione di voto, volevo fare un ringraziamento non formale al presidente Romani, al relatore Muratori, al viceministro Tassone per l'impegno che hanno messo, io spero raccogliendo anche una serie di utili suggerimenti che venivano da parte nostra, per cercare, nel poco tempo a nostra disposizione, di rendere il migliore possibile questo provvedimento, seppure da parte nostra non condiviso.

Va riconosciuto che il provvedimento in discussione oggi tenta di fornire una risposta al problema del riassetto organizzativo degli enti deputati alla gestione del traffico aereo, in particolare per quanto concerne il ruolo di ENAC.

Come già tanti colleghi intervenuti, anch'io voglio ricordare che una tale attenzione segue, purtroppo, a numerosissimi incidenti occorsi, in particolare dopo

quello verificatosi allo scalo di Milano-Linate nell'ottobre 2001. Episodi che hanno alquanto richiamato le forze politiche al compito di apprestare statuizioni migliori, in grado di fornire risposte più oggettive.

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 i quali, a vario titolo, intervengono ed operano nel settore del trasporto aereo.

Una legislazione poco chiara e, soprattutto, stratificata negli anni, da un lato dà adito, per così dire, al discutibile gioco dello scaricabarile — scarsa assunzione di responsabilità istituzionali —; dall'altro, ovviamente, può determinare un pericoloso abbassamento dei livelli complessivi di sicurezza.

E proprio 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 o controllati.

Quindi, nell'ottica del riordino del settore dell'aviazione civile, è senz'altro da accogliere positivamente — e noi lo facciamo — l'individuazione dell'ente ENAC quale unica autorità nazionale di vigilanza, indipendente dai fornitori di servizi di navigazione aerea e con poteri di verifica della conformità di sistemi e componenti, nonché con funzione di regolazione in materia di spazio aereo e di fornitura di servizi di navigazione. Fermo restando, naturalmente, il rispetto delle prerogative in materia di definizione degli *standard* di certificazione degli apparati degli impianti, che rimangono in capo agli organi comunitari.

In tal senso, il decreto-legge si configura come un provvedimento che dà attuazione ai regolamenti sul cielo unico nel quadro generale che Parlamento e Consiglio europeo ci hanno imposto. Ricordo che si dà ad ogni Stato membro il compito di individuare, al proprio interno, un'autorità nazionale di vigilanza indipendente.

Tuttavia, l'intervento del Governo se pure dettato dalla necessità di dare attuazione alla normativa comunitaria, non sembra, a nostro giudizio, poter soddisfare le aspettative nutrite dai cittadini e dagli altri soggetti pubblici e privati che concorrono, operando nel settore, alle maggiori sicurezza, efficienza e funzionalità del servizio.

Infatti, pur condividendo la necessità di riorganizzazione di ENAC, non può tacersi, da parte nostra, il fatto che il contenuto del decreto non appare idoneo ad individuare con precisione compiti e responsabilità di ciascuna unità organizzativa dell'ente.

Tale impostazione, in particolare, sembra orientata, in alcuni casi, a scomporre processi e competenze anziché uniformarli per settori omogenei.

Porto l'esempio già sottolineato nel corso del dibattito, relativo al direttore di aeroporto; a nostro giudizio, considerata la grande rilevanza dell'attività che siffatta figura svolge costantemente sul campo (in particolare, circa i livelli di sicurezza) e sebbene faccia capo all'ENAC, come funzionario decentrato dell'ente, il direttore di aeroporto non viene considerato per niente in questo decreto.

Inoltre, sembrano emergere elementi di incertezza e conflittualità con gli altri soggetti operanti nel settore, in particolare l'ENAV, i gestori aeroportuali e, per alcuni aspetti, anche i vettori, che non appaiono adeguatamente coinvolti nel processo di riforma e le cui funzioni, peraltro, sembrano essere scarsamente valorizzate dal provvedimento.

Il provvedimento reca peraltro disposizioni caratterizzate da formulazioni confuse, che lasciano prevedere possibili interpretazioni che si allontanano dall'intento di incrementare la sicurezza negli aeroporti; in alcuni casi, tornando al testo base del Governo prima delle modifiche apportate dal Senato, siamo riusciti a recuperare la logicità del testo.

È il caso della fornitura dei servizi degli assistenti di volo, la cui formulazione lascia pensare di voler frammentare tale gestione (attualmente, interamente in capo

all'ENAV Spa), contrariamente ad uno dei principi saldi condivisi da tutta l'aviazione civile internazionale e comunitaria. Mi riferisco al principio del *gate to gate*, vale a dire il controllo degli aerei da parte di un medesimo soggetto (in questo caso, l'ENAV) dalla chiusura delle porte alla loro riapertura.

Vale la pena ricordare il faticoso lavoro che abbiamo svolto convintamente insieme — sia la maggioranza, sia l'opposizione — per ricondurre il tema delle gestioni portuali ad una posizione ragionevole, che consenta sia la costruzione di un riequilibrio tra gli attuali gestori, spesso soggetti costituiti da enti pubblici (i nostri enti locali), sia la stipula di convenzioni che contengano requisiti soggettivi ed oggettivi, in termini di qualità, rispettosi dei programmi di investimento predisposti.

Vorrei altresì ricordare che sono state approvate dall'Assemblea alcune nostre proposte emendative; vorrei segnalare, in particolare, quelle che accolgono l'esigenza di garantire una maggiore e migliore informazione dell'utenza, spesso abbandonata a sé stessa sia dagli aeroporti, sia dai vettori (credo che ci sia passato ciascuno di noi).

Vorrei sottolineare, inoltre, che, tra gli elementi di criticità sopra evidenziati che determinano una complessiva frammentarietà del provvedimento in esame, non si può dimenticare la fretta con cui è stato imposto a questo ramo del Parlamento. La Camera dei deputati, infatti, si è trovata a vagliare un provvedimento di così grande importanza per l'intero paese in poche ore, dopo che il Senato della Repubblica l'aveva conservato, per il suo esame, per oltre cinquanta giorni, senza tener conto, al contrario, dell'arricchimento del testo che poteva seguire ad un confronto più approfondito in sede di Commissione trasporti. Si tratta di una Commissione che, va ricordato, negli anni scorsi ha svolto un'importante indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo e che, pertanto, disponeva dei mezzi per approfondire il dibattito e per conseguire un risultato migliore.

Vorrei segnalare che il gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo ha tentato di contribuire al miglioramento del provvedimento in discussione, presentando proposte emendative volte a razionalizzare il settore, al fine di superare la sovrapposizione delle competenze. In tal senso, vorrei ricordare che abbiamo esposto, più volte, le nostre linee guida in materia di riforma dell'aviazione civile, anche attraverso iniziative legislative intraprese dal nostro gruppo, naturalmente in collaborazione con gli altri gruppi dell'opposizione.

Vorrei riassumere brevemente tali linee in sei punti. Il primo concerne la 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. Il secondo riguarda la previsione di una autorità nazionale di vigilanza, in capo all'ENAC, con caratteristiche di terzietà e di indipendenza, che svolga funzioni di regolatore tecnico del settore, di controllo e di vigilanza su tutti gli operatori, nonché di responsabile ultimo del sistema formativo, abilitativo e certificativo.

Abbiamo proposto, inoltre, la conferma dell'ENAV Spa quale prestatore dei servizi di traffico aereo, secondo il principio del cosiddetto *gate to gate*, ed il riconoscimento della stessa ENAV quale prestatrice di ulteriori servizi di navigazione aerea. Abbiamo suggerito, infine, il riconoscimento all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo della funzione investigativa sugli incidenti e sugli inconvenienti, al fine di determinare le cause e proporre interventi (anche su tale aspetto vorrei ricordare che avevamo proposto di inserire un richiamo all'interno del decreto-legge in esame), nonché la ridefinizione della figura del direttore dell'aeroporto, l'attribuzione ai gestori aeroportuali del coordinamento tecnico dei diversi soggetti operanti in aeroporto e l'applicazione degli annessi ICAO.

In considerazione del fatto che uno degli obiettivi...

PRESIDENTE. Onorevole Rosato, concluda!

ETTORE ROSATO. Sto concludendo, signor Presidente.

In considerazione del fatto che uno degli obiettivi fondamentali che deve guidare l'intervento del legislatore è garantire la tutela della sicurezza e l'incolumità fisica dei fruitori del servizio di trasporto aereo, sarebbe stato opportuno, se non doveroso, che si fosse raccolto il più ampio consenso parlamentare possibile sulla riforma in esame. Il Governo non ha saputo sfruttare, purtroppo, l'occasione di fornire risposte certe alle richieste provenienti dalla società civile, e si è dimostrato tiepido di fronte alle nostre proposte migliorative.

Per tali ragioni, preannuncio il voto contrario del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo, pur auspicando che tali norme consentano al Governo di imprimere una svolta nel comparto dell'aviazione civile, migliorando gli *standard* di sicurezza e di efficacia. Vorrei segnalare che, comunque, non faremo mancare il nostro contributo propositivo e collaborativo nel corso dei lavori della Commissione preposti a valutare l'esercizio della delega in tale materia da parte del Governo (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

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

PIETRO TIDEI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, questo è un provvedimento che certamente non migliorerà le condizioni di sicurezza — né, tantomeno, di efficienza — dell'aviazione civile italiana.

Questo ramo del Parlamento, come già ricordato da alcuni colleghi, dopo il tragico disastro di Linate, aveva comunemente concordato di avviare, partendo da un'indagine conoscitiva che doveva accertare le cause del disastro medesimo, una seria riforma del settore del trasporto aereo, in grado di definire — una volta per tutte — competenze, funzioni e ruoli degli enti, società ed organismi operanti nel trasporto aereo.

Abbiamo discusso, in Commissione, un testo risultante dall'unificazione di varie proposte di legge di iniziativa di diversi deputati. Pur partendo da posizioni, cultura ed impostazioni molto diverse, dopo circa tre anni di confronti, dopo un lavoro serio e costruttivo, avevamo raggiunto molti punti d'intesa su questioni importanti, pur rimanendo aperte alcune questioni e non ancora risolti alcuni nodi, per diverse impostazioni dei vari gruppi parlamentari presenti in Commissione. Il Governo, anziché lavorare — in Commissione — per pervenire ad una riforma unitaria, seria e moderna — una riforma, l'abbiamo detto più volte, di settore, capace di restituire efficienza e sicurezza ad un comparto molto importante per la nostra economia, quale quello del trasporto aereo — ha invece preferito — e di ciò ne prendiamo atto con disappunto ed amarezza — la strada del decreto-legge, annullando tutto il lavoro fin qui svolto. Non voglio, poi, soffermarmi sul *vulnus* inferto alla Commissione ed all'intero Parlamento, lasciando alla sensibilità di ognuno la valutazione di un simile atto, che io definisco arrogante e prepotente.

Vi erano alcune questioni irrisolte, che voglio brevemente riassumere, quali quella del direttore di aeroporto, che è una funzione pubblica essenziale nel controllo, vigilanza e coordinamento delle attività aeroportuali all'interno del sedime aeroportuale.

In questo provvedimento, con un colpo di spugna, si cancella la figura del direttore di aeroporto, con grave pregiudizio per la sicurezza, la trasparenza e l'efficienza delle attività aeroportuali.

Né può valere — a mio avviso — la sostituzione del direttore di aeroporto con la struttura decentrata e periferica di ENAC: non è la stessa cosa; l'abbiamo detto e ripetuto. Dobbiamo, purtroppo, constatare che la chiusura della maggioranza è stata tale da non poterle far cambiare opinione.

Sono cambiate invece le funzioni ed i ruoli. L'*authority*, ossia l'ENAC, struttura pubblica di garanzia e controllo, ne esce

fortemente indebolita e privata di quella funzione di coordinamento che l'attuale legislazione le attribuisce.

Non si può, in questo settore così delicato ed importante, delegare tutte le competenze al gestore aeroportuale, il quale, in alcuni casi — lo abbiamo detto e ripetuto —, finisce per essere controllore e controllato, arbitro nei conflitti tra soggetti tra i quali egli stesso è parte in causa. È una contraddizione assurda, che certamente non contribuisce a fare chiarezza all'interno degli aeroporti.

Questo decreto-legge sicuramente peggiora i livelli di sicurezza ed efficienza. Vi sono alcuni settori, quali la sicurezza, in cui non è possibile affidare tutto al mercato. La sicurezza ha un costo e non lo possono pagare solo i cittadini e gli utenti.

Con questo provvedimento, peraltro, non si risolve neanche il problema del personale dell'ENAV, personale trasferito momentaneamente all'ENAC, con grave danno per quei lavoratori — lo abbiamo già detto — considerati « in prestito » e restituiti, poi, alla società che non svolgerà più quelle funzioni trasferite appunto all'ENAC. Si trasferiscono, cioè, funzioni ma non risorse umane.

Né vogliamo parlare in questa sede, perché è stato già fatto da parte di alcuni colleghi, dei finanziamenti per le infrastrutture. Non si risolve con questo decreto-legge il problema delle gestioni aeroportuali, penalizzando, ancora una volta, i piccoli aeroporti, a tutto vantaggio di quelli più grandi, che ricevono invece dal Governo un'enorme regalia, senza offrire in cambio adeguate garanzie.

La stessa vicenda del regime sanzionatorio e dei poteri attribuiti all'ENAC non garantisce un effettivo controllo ed una vigilanza sulle società di gestione aeroportuali. Devo dirlo: è stato fortunatamente accolto un nostro emendamento che consente all'Autorità di controllo di acquisire tutta la documentazione necessaria per una verifica adeguata e puntuale sul gestore aeroportuale. Se fosse dipeso dal Governo e dalla maggioranza, all'ENAC sarebbe stato perfino impedito di acquisire il benché minimo documento avente va-

lore commerciale. Ma che significa ciò? La società di gestione esercita esclusivamente e meramente un'attività commerciale e, quindi, tutti i documenti hanno sicuramente un valore commerciale! Pertanto, vi sarebbe stato falsamente un controllo su atti che non era dato conoscere all'ente di controllo. Quindi, di che tipo di controllo si sarebbe, in effetti, trattato?

Né, onorevoli colleghi, possiamo sottovalutare l'anomalia della delega al Governo (anche questo aspetto è stato sottolineato da parte di alcuni colleghi) introdotta al Senato per la riforma del codice della navigazione aerea. Una delega al Governo per decreto-legge non fa certamente onore al nostro Parlamento. Con il provvedimento in esame non si affronta complessivamente la debolezza del sistema dell'aviazione civile italiana; non vi è la minima traccia di una riforma di sistema che rilanci l'economia, già debole, di questo settore, né si costruisce un futuro tranquillo per la nostra compagnia di bandiera.

Vorrei ricordare — e mi avvio alla conclusione — che da tre anni chiediamo uno stanziamento adeguato nella legge finanziaria per garantire i livelli occupazionali, gli ammortizzatori sociali e l'estensione della cassa integrazione guadagni ai lavoratori del trasporto aereo. Per ben tre anni il Governo ci ha risposto con un rifiuto e, oggi, finalmente, in « zona Cesarini », lo stesso comprende la necessità di coprire alcuni esuberanti e, soprattutto, di procedere ad una riforma e ad una ristrutturazione organica del trasporto aereo, soprattutto con riferimento al vettore Alitalia, e, alla fine, acconsente a ciò che abbiamo reclamato inutilmente per tre anni.

Dopo tre anni di denunce, di sprechi, di malagestione (abbiamo segnalato anche questo), in assenza di un quadro di riferimento normativo certo, si è lasciato sprofondare l'intero settore dell'aviazione civile in una crisi senza precedenti. Né ci si può assolutamente aggrappare alla tragica catastrofe dell'11 settembre, come alcuni membri della maggioranza hanno sottolineato. L'11 settembre, signor Presi-

dente, onorevoli colleghi, c'è stato per Iberia, Air France ed altre compagnie che hanno, nel frattempo — dobbiamo dirlo — aumentato passeggeri e fatturato, contrariamente a quanto avvenuto, invece, per Alitalia, che ha perso passeggeri, fatturato e rotte.

In conclusione, possiamo dire che si sono persi 3 anni inutilmente. Questo provvedimento è un semplice palliativo, che non risolve in radice i mali e i problemi del trasporto aereo. Quest'ultimo aveva bisogno di ben altro per diventare sicuro, efficiente e competitivo, alla stregua degli altri vettori europei e degli altri Stati, ed è costretto, invece, ancora una volta, a rimanere il fanalino di coda in Europa.

Non si può rilanciare il settore non spendendo una lira per le infrastrutture aeroportuali. L'*hub* di Malpensa, se vuole veramente acquisire dignità in Europa, ha bisogno di investimenti pubblici, che non vediamo da anni né abbiamo la fortuna di rinvenire nella legge finanziaria per il 2005.

Per queste ragioni, non possiamo che esprimere il nostro voto contrario sul provvedimento in esame, sinceramente amareggiati per non essere riusciti a convincere Governo e maggioranza a varare un provvedimento migliore, una vera e propria riforma di sistema, capace veramente di affrontare e risolvere le grandi questioni della nostra aviazione civile (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e della Margherita, DL-L'Ulivo*).

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

LELLO DI GIOIA. Signor Presidente, tenteremo brevemente di motivare il nostro «no» a questo decreto-legge. È una motivazione che deriva da considerazioni di merito e di metodo. Riteniamo di dover svolgere queste considerazioni, perché il Governo e la maggioranza hanno ritenuto di fatto di non realizzare un intervento organico per quanto riguarda l'aviazione civile.

Si tratta di una questione di metodo, perché un problema così importante, che riguarda la riforma dell'aviazione civile, che versa in una situazione di grande drammaticità — come giustamente sottolineavano poco fa i colleghi che mi hanno preceduto —, aveva bisogno sicuramente di procedure, di discussioni e di un approfondimento diversi. Tale approfondimento era stato sviluppato ed iniziato qualche tempo fa e poi inopinatamente si è ritenuto di metterlo nel cassetto perché, probabilmente, si è creduto che non vi fossero le condizioni necessarie per discutere in modo complessivo ed organico della questione del trasporto aereo e dell'aviazione civile.

Pertanto, si è arrivati in quest'aula per approvare questo decreto-legge, essendo passati cinquanta giorni al Senato, con grande fretta, facendo in modo che non vi fosse una discussione forte e importante che potesse dare delle risposte alle situazioni di grande drammaticità per ciò che riguarda il sistema dell'aviazione civile. Si è portato questo provvedimento in aula senza tentare nemmeno di migliorare (come hanno invece tentato di fare con i loro emendamenti) i compagni e gli amici del centrosinistra) in un testo che — come giustamente si sottolineava — non dà delle risposte nemmeno ai problemi che sono stati affrontati con grande puntualità e, in particolare, alle questioni dell'ENAV. Questo provvedimento non dà risposte nemmeno a questo tipo di situazioni.

Credo che fosse necessario ed importante poter discutere con l'opposizione, come d'altronde è sempre stato fatto in Commissione, ed accettare i suggerimenti per dare delle risposte importanti alle questioni del settore e alla riorganizzazione dell'aviazione civile. Ciò non si è voluto fare e non si è fatto. Quindi, si sta approvando un provvedimento che sicuramente non darà quelle risposte che tutti quanti attendevamo, ossia delle risposte per migliorare la sicurezza, gli interventi e l'efficienza di un sistema che — come si sottolineava — è in grande difficoltà, a differenza di altri sistemi europei e internazionali.

Ecco perché, come dicevo, abbiamo posto tale questione di merito, ma c'è anche una questione di metodo, perché non si danno risposte serie alle condizioni prioritarie del trasporto aereo e dell'aviazione civile.

Inoltre, come non riscontrare le grandi difficoltà che si sono determinate anche nella discussione della finanziaria, dove oggettivamente non sono previsti finanziamenti idonei per il trasporto aereo e per le grandi opere di infrastrutturazione degli aeroporti?

Vi sono, d'altronde, grandi contraddizioni che riguardano il personale, che viene spostato in modo molto sintomatico e strano, diventando controllore e controllato allo stesso tempo, e che viene poi trasferito dall'ENAC all'ENAV.

Si tratta di un decreto-legge che, secondo il nostro punto di vista, è totalmente contraddittorio, non dà risposte al settore dell'aviazione civile e sicuramente aggraverà i problemi della sicurezza e del trasporto aereo.

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

MASSIMO GIUSEPPE FERRO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il gruppo di Forza Italia voterà a favore di questo provvedimento, che finalmente mette un po' di ordine nel variegato e complesso mondo dell'aviazione civile.

Lo scenario nazionale ed internazionale del trasporto aereo è profondamente mutato negli ultimi anni con la variabile del terrorismo, che ha introdotto elementi di difficoltà in tutto il comparto.

Bene ha fatto il Governo con questo decreto-legge, che risponde ad un'esigenza prefigurata dalla Commissione europea, ad individuare l'ENAC come ente regolatore, i gestori come enti attuatori responsabili della gestione degli aeroporti e l'ENAV come ente di *service provider* per quanto riguarda l'assistenza al volo.

Non voglio riaprire polemiche, specialmente con il collega Duca, ma un'analisi obiettiva e serena dell'andamento storico

del mondo dell'aviazione civile individua responsabilità politiche ben precise che vanno addebitate a date, epoche e ministri ben chiari. Non li citerò, ma l'onorevole Duca li conosce certamente.

È un dato che l'Alitalia è nella situazione odierna, ed è altrettanto oggettivo che, grazie all'iniziativa di questo Governo, finalmente si è tentato di salvarla. Parlare di finanziamenti in un provvedimento come questo è fuori tema. I colleghi della maggioranza stanno presentando emendamenti alla legge finanziaria per far sì che mutui già accesi per opere di infrastrutturazione aeroportuale nel nostro paese, come sollecitato dall'ENAC stessa, vengano finanziati.

Chiaramente, il provvedimento non è la soluzione di tutti i mali, ma è l'inizio di un percorso virtuoso e favorevole al comparto del trasporto aereo. Il provvedimento individua finalmente quali soggetti devono svolgere determinati compiti all'interno di un aeroporto, individua l'ente regolatore nell'ENAC, individua il gestore come responsabile della rispondenza agli *standard* internazionali, fa chiarezza.

Starà agli strumenti attuativi garantire la rispondenza degli *input* predisposti con il decreto-legge in esame che, è vero, ci è arrivato tardi dal Senato. La Commissione, il Comitato dei nove, il relatore ed il presidente hanno svolto un lavoro veramente difficile data la ristrettezza dei tempi. Va dato atto, inoltre, al viceministro Tassone della disponibilità dimostrata nell'accoglimento di numerosi emendamenti presentati anche dall'opposizione.

Si è fatto un buon lavoro e speriamo che il Senato approvi il testo migliorato in questa sede senza ulteriori modifiche. Iniziamo il processo di ammodernamento del nostro paese, che ha necessità di avere un comparto del trasporto aereo competitivo e moderno.

In conclusione, annuncio il voto convintamente favorevole del gruppo di Forza Italia (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, sarò breve e non avrei parlato se l'onorevole Ferro non avesse voluto fare, anche in questa occasione, una polemica peraltro immotivata e senza memoria. Vorrei ricordare al collega Ferro che le leggi riguardanti il funzionamento dell'aviazione civile, la creazione di un sistema di sicurezza del trasporto aereo con consistenti finanziamenti all'ENAV, un piano di potenziamento del sistema aeroportuale nazionale dal nord, al centro, al sud ed alle isole del nostro paese portano tutte la firma dei Governi Prodi, D'Alema e Amato.

Il collega Ferro ha ricordato l'Alitalia, dicendo che non si è fatto nulla. Collega Ferro, si vada a guardare cosa è stato fatto in quegli anni per l'Alitalia e cosa è successo dopo, quando la contrapposizione tra il presidente e l'amministratore delegato, nominati dal centrodestra, hanno portato l'Alitalia sull'orlo del fallimento. Il punto critico — così ci è stato comunicato ufficialmente in Commissione — è avvenuto nel 2002-2003, quando al Governo non c'era il ministro Bersani, ma l'ineffabile Lunardi, che non sa niente di politica dei trasporti e delle infrastrutture (*Commenti dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

Non esagero, collega Sanza! Tutte le leggi di finanziamento sono state approvate in quel quinquennio. In questi tre anni e mezzo, collega Ferro, perché non cita una legge che ha finanziato gli aeroporti nazionali? Perché non diciamo la verità, cioè che in due finanziarie si sono tolte, all'ENAC e all'ENAV, risorse consistenti per i sistemi di sicurezza, i radar, i sistemi di segnalazione, i sistemi di avvicinamento e gli impianti luminosi, cioè per tutto ciò che rappresenta l'ossatura principale della sicurezza? Perché non dire che il ministro Tremonti e il ministro Lunardi hanno fatto cassa sulla sicurezza del trasporto aereo? Perché non dire che, nel 2003 e nel 2004, sono state approvate

normative che hanno tolto all'ENAC il finanziamento delle rate dei mutui già accessi, condannandola all'insolvenza? Qualsiasi cittadino che contrae un mutuo per acquistare un'abitazione o che chiede un prestito e non paga le rate va sul bollettino dei protesti, con un'accusa infamante!

Questo è ciò che ha fatto in tre anni e mezzo il Governo! Altro che chiamare in causa il ministro Bersani! Peraltro, il Governo non lo ha fatto soltanto sul trasporto aereo; se avete visto la finanziaria di questo anno, anche per quanto riguarda la Tirrenia, relativamente alle attività di collegamento in mare, non sono stati pagati i servizi dovuti per gli anni 2003 e 2004. Dunque, si rinvia il pagamento dei debiti! Si vendono le strade statali! Di cosa parli allora, collega Ferro? Parli forse dell'*hub* di Malpensa? Hai detto che il decreto fatto dall'allora ministro Burlando andava bene; questo peraltro lo confermiamo tutti. Ma contro quel decreto, collega Ferro, non si è mosso il centrosinistra, ma si sono mossi lo stesso sindaco di Milano, il presidente della SEA, nominato dal sindaco di Milano, il presidente della provincia di Milano e la regione Lombardia! Semmai, una colpa del ministro Bersani è quella di avervi dato retta! Infatti, ogni volta che vi si dà retta si fa un danno al paese! Questa è la verità (*Commenti dei deputati del gruppo di Forza Italia*)!

Perché il ministro Lunardi, in tre anni e mezzo, non ha corretto il decreto sull'*hub* di Malpensa? Caro collega Ferro, sono tre anni e mezzo che Lunardi è ministro delle infrastrutture e dei trasporti! Perché dunque, collega Ferro, ce l'hai ancora con una decisione assunta cinque anni fa, per venire incontro alle richieste del presidente della regione Lombardia, del presidente della provincia di Milano e del sindaco di Milano? Un po' di serietà, collega Ferro, su questo dibattito ci vorrebbe (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e Misto-Comunisti italiani — Commenti dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

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

LUIGI MURATORI, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUIGI MURATORI, *Relatore*. Signor Presidente, prima della votazione finale, vorrei rivolgere un ringraziamento al presidente Romani, per il lavoro di coordinamento che egli ha svolto in Commissione, ma soprattutto vorrei ringraziare i funzionari della Commissione, i quali, come abbiamo già ricordato nel corso del dibattito, hanno dovuto lavorare anche durante la notte, proprio per il breve tempo che abbiamo avuto a disposizione per portare a termine l'iter di questo provvedimento.

Vorrei inoltre rivolgere un ringraziamento al viceministro Tassone, che ha seguito i nostri lavori in qualità di rappresentante del Governo, e che è stato disponibile a recepire insieme a noi alcuni emendamenti della sinistra, così come rivolgo un ringraziamento alla sinistra, per la collaborazione nel superamento soprattutto dei termini.

Infine, anche da parte mia, va un pensiero alle vittime dell'incidente di Milano. Credo peraltro che il provvedimento che stiamo approvando questa sera si muove proprio nella direzione di evitare che episodi del genere possano ripetersi (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia e dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro*).

(Coordinamento formale – A.C. 5382)

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. 5382)

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge di conversione n. 5382, 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*).

(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):

<i>(Presenti</i>	<i>410</i>
<i>Votanti</i>	<i>407</i>
<i>Astenuti</i>	<i>3</i>
<i>Maggioranza</i>	<i>204</i>
<i>Hanno votato sì</i>	<i>231</i>
<i>Hanno votato no ..</i>	<i>176).</i>

Prendo atto che l'onorevole Verdini avrebbe voluto esprimere voto favorevole.

Sull'ordine dei lavori (ore 18,10).

PRESIDENTE. Come convenuto nell'odierna riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo, sia pure con il dissenso del gruppo della Lega Nord Federazione Padana, procederemo ora all'esame della proposta di legge n. 1773-B relativa alla regolarizzazione delle iscrizioni ai corsi di diploma universitario e di laurea per l'anno accademico 2000-2001. Successivamente, passeremo all'esame dei decreti-legge all'ordine del giorno.

Seguito della discussione della proposta di legge: S. 2005 – Titti De Simone ed altri: Norme in materia di regolarizza-