

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 GIUGNO 1994

## RESOCONTO STENOGRAFICO

10.

### SEDUTA DI MERCOLEDÌ 1° GIUGNO 1994

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE VITTORIO DOTTI

#### INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Assemblea dell'Atlantico del nord:</b> (Costituzione della delegazione parlamentare italiana) . . . . .	407	<b>Gruppi parlamentari:</b> (Modifica nella costituzione) . . . . .	407
		(Modifica nella composizione) . . . . .	407
<b>Calendario dei lavori dell'Assemblea per il periodo 2-14 giugno 1994:</b> PRESIDENTE . . . . .	428	<b>Interpellanza ed interrogazioni sui tragici incidenti nell'autodromo di Imola e nel circuito di Montecarlo (Svolgimento):</b> PRESIDENTE . . . . .	420
		419, 420, 421, 422, 423, 424, 426	
<b>Disegni di legge di conversione:</b> (Annunzio della presentazione) . . . . .	426	BELLEI TRENTI ANGELA (gruppo rifondazione comunista - progressisti) . . . . .	420
(Assegnazione a Commissioni in sede referente ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento) . . . . .	426	DELLA VALLE RAFFAELE (gruppo forza Italia) . . . . .	424
(Autorizzazione di relazione orale) . . . . .	428	EMILIANI VITTORIO (gruppo progressisti - federativo) . . . . .	423
<b>Giunta per le autorizzazioni a procedere:</b> (Costituzione) . . . . .	407	GALLETTI PAOLO (gruppo progressisti - federativo) . . . . .	422
		LETTA GIANNI, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio</i> . . . . .	410
<b>Giunta per il regolamento:</b> (Sostituzione di un componente) . . . . .	407		

10.

N.B. I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'*Allegato A*.  
Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'*Allegato B*.

## XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 GIUGNO 1994

	PAG.		PAG.
SIMEONE ALBERTO (gruppo alleanza nazionale - MSI) . . . . .	417	ZEN GIOVANNI (gruppo PPI) . . . . .	419
SOLAROLI BRUNO (gruppo progressisti - federativo) . . . . .	408, 415	<b>Petizioni:</b>	
VIGEVANO PAOLO (gruppo forza Italia) . . . . .	416	(Annunzio) . . . . .	408
VITO ELIO (gruppo forza Italia) . . . . .	418	<b>Ordine del giorno della seduta di domani</b>	428

**La seduta comincia alle 11.**

GAETANO COLUCCI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana del 25 maggio 1994.

(È approvato).

**Modifica nella costituzione di un gruppo parlamentare.**

PRESIDENTE. Il deputato Raffaele Valensise ha comunicato, con lettera in data 25 maggio 1994, di essere stato eletto presidente del gruppo di alleanza nazionale-MSI in sostituzione del deputato Giuseppe Tatarella, chiamato a far parte del Governo.

**Modifica nella composizione di gruppi parlamentari.**

PRESIDENTE. Il deputato Marco Romanello ha comunicato, con lettera in data 26 maggio 1994, di essersi dimesso dal gruppo parlamentare della lega nord.

Pertanto il deputato Romanello si intende iscritto al gruppo misto.

Il deputato Vittorio Sgarbi ha dato comunicazione, in data 31 maggio 1994, di essersi dimesso dal gruppo parlamentare di forza Italia.

Il deputato Sgarbi si intende pertanto iscritto al gruppo misto.

**Costituzione della delegazione parlamentare italiana presso l'Assemblea dell'Atlantico del Nord.**

PRESIDENTE. Comunico che la delegazione parlamentare italiana presso l'Assemblea dell'Atlantico del Nord ha proceduto nella seduta del 25 maggio 1994 alla propria costituzione.

È risultato eletto presidente il senatore Claudio Regis.

**Sostituzione di un componente della Giunta per il regolamento.**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera ha chiamato il deputato Carlo Giovanardi a far parte della Giunta per il regolamento in sostituzione del deputato Clemente Mastella, nominato ministro del lavoro e della previdenza sociale.

**Costituzione della Giunta per le autorizzazioni a procedere.**

PRESIDENTE. Comunico che la Giunta per le autorizzazioni a procedere, nella seduta del 25 maggio 1994, ha proceduto alla propria costituzione. Sono risultati eletti: presidente il deputato Emanuele Basile; vicepresidenti i deputati Giovanni Marino e Roberto Pinza; segretari i deputati Sebastiano Neri, Alessandro Meluzzi e Giuseppe Scozzari.

**Annunzio di petizioni.**

PRESIDENTE. Si dia lettura dei sunti delle petizioni pervenute alla Presidenza.

GAETANO COLUCCI, *Segretario*, legge:

Ciro Orilia, da Caserta, chiede l'estensione ai dipendenti da enti di diritto pubblico dei benefici di cui alla legge 9 febbraio 1963, n. 124, recante provvedimenti a favore degli ex dipendenti delle disciolte organizzazioni sindacali e degli enti pubblici soppressi con decreto legislativo luogotenenziale 23 novembre 1944, n. 369 (19).

Lorenzo Benedetti, da Barga (Lucca), chiede che venga reintrodotta il prontuario terapeutico del servizio sanitario nazionale, abolito dal comma 9 dell'articolo 8 della legge 24 dicembre 1993, n. 537 (20).

PRESIDENTE. Queste petizioni saranno trasmesse alle competenti Commissioni.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A ai resoconti della seduta odierna.

**Svolgimento di un'interpellanza e di interrogazioni sui tragici incidenti nell'autodromo di Imola e nel circuito di Montecarlo.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interpellanza Solaroli n. 2-00004 e delle interrogazioni Vigevano n. 3-00014, Selva n. 3-00020, Vito n. 3-00021, Zen n. 3-00047; saranno svolte anche le interrogazioni Bellei Trenti n. 3-00048, Galletti n. 3-00049, Emiliani n. 3-00050 e Della Valle n. 3-00053 (*vedi l'allegato A*) non iscritte all'ordine del giorno e vertenti sullo stesso argomento.

Questa interpellanza e queste interrogazioni saranno svolte congiuntamente.

L'onorevole Solaroli ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00004.

BRUNO SOLAROLI. Signor Presidente, rappresentante del Governo, onorevoli deputati, anche se compete al Governo presentarci il quadro delle sue iniziative e delle sue

intenzioni ed a noi replicare, premetto che non ho pregiudiziali. L'argomento è tale che mi auguro di potermi ritrovare completamente nelle parole del Governo.

È trascorso poco tempo dallo svolgimento del Gran premio di Formula 1 di Imola, eppure sono avvenuti fatti nuovi che confermano le convinzioni che mi ero fatto di fronte a quei tragici avvenimenti.

Mi sento pertanto in dovere di intervenire per esprimere alcune considerazioni al fine di precisare meglio il mio pensiero ed anche per portare qui lo sgomento, da un lato, e la determinazione, dall'altro, che hanno colpito e guidato l'azione della comunità di Imola, dei suoi amministratori, delle forze sociali ed economiche.

È una comunità che sta lavorando per respingere l'accusa infamante, senza fondamento, sollevata da alcuni, secondo la quale le responsabilità di quei tragici avvenimenti vanno individuate nelle carenze dell'autodromo di Imola, per difendere la propria titolarità alla Formula 1, attuando ovviamente gli interventi necessari a garantire le nuove condizioni di sicurezza richieste per i piloti, per gli addetti ai lavori e per il pubblico, che si stanno cercando di realizzare con un «pacchetto» definito «progetto sicurezza», e per favorire un utilizzo dell'impianto sportivo di Imola per pratiche che tendano ad affermare più ampi margini di sicurezza nell'uso dell'auto e della moto.

Imola è stata considerata per quindici anni il paradiso della Formula uno per le qualità dell'autodromo, per l'organizzazione efficace ed ospitale della città, per gli alti ed incomparabili livelli di pronto intervento, per l'organizzazione interna ed esterna della competizione stessa.

Come è possibile pensare che l'autodromo di Imola, per fatti intrinseci, si sia trasformato da paradiso in inferno? Suvvia, non diciamo stupidaggini e non cerchiamo di strumentalizzare quegli eventi tragici per altri interessi (di autodromo, di paese, di organizzazione) o per lotte ed affermazioni personali.

È chiaro che i motivi del dramma di Imola vanno ricercati in quanto è mutato nelle competizioni di Formula 1 per l'anno 1994. Già nelle gare precedenti si erano verificati

fatti rilevanti, anche se con conseguenze meno drammatiche. Sì, vi erano già stati incidenti, per fortuna, lo ribadisco, con conseguenze meno drammatiche. Poi si sono avute le conferme di Montecarlo e di Barcellona.

Anche ad Imola si era in precedenza provato e riprovato, senza alcun dramma e — mi dispiace dirlo — senza che fosse stato sollevato alcun allarme o fosse stata richiesta qualche forma di intervento, tanto che nell'attesa generale non vi era alcuna consapevolezza della pericolosità nuova della situazione.

Le responsabilità vanno individuate, quindi, nelle modifiche ai regolamenti e alle auto. Questa è la verità. È vero poi che da qualche anno è in atto un processo di declino della Formula 1: è comprensibile allora che se ne sia cercato un rilancio, riaffermando una nuova competitività sportiva, e che in questo quadro si sia puntato ad aumentare il ruolo dei piloti, ma non nel modo e nelle forme utilizzate. Sono spariti gli elementi di intervento elettronico sulla sicurezza: auto più potenti e veloci, ma anche più pericolose e meno governabili; forme di organizzazione come la gestione dei rifornimenti ai box più rischiose per i piloti, per gli addetti ai lavori ed anche per il pubblico.

Ecco la questione vera, la questione che è esplosa ad Imola con il suo tragico peso di incidenti e di vite umane. Non poteva non esplodere ad Imola, percorso difficile e veloce. Ecco il vero nocciolo del problema, ecco dove sta l'inferno e dove risiedono le responsabilità: è specioso dunque criminalizzare quell'autodromo ed anche gli altri, sebbene ve ne siano taluni — ma non certamente quello di Imola — che anche prima non erano adeguati alle competizioni di Formula 1.

Non intendo negare l'esigenza di procedere anche ad alcune revisioni degli autodromi, compreso quello di Imola, ma esse dovranno essere fatte dopo che si sarà deciso in quali condizioni si vuole far svolgere la Formula 1.

Purtroppo, vi è la grande questione della Formula 1: da un lato il denaro, dall'altro chi decide. Non voglio scadere in un facile ma miope e perdente moralismo: il denaro

conta, è una componente essenziale dello sport agonistico. La ricerca del guadagno non può venire però in dispregio della vita umana e della stessa vitalità dello sport. State attenti: di denaro lo sport può anche morire, e può morire la stessa Formula 1.

Non voglio addentrarmi più di tanto nel sistema organizzativo e di comando di quest'ultima, in quanto si tratta di questione che non mi compete; non posso tuttavia non evidenziarne i difetti, anche perché nella mia esperienza di sindaco di Imola sono venuto a contatto con essi. Le organizzazioni monarchiche, e fondate solo sui soldi, appartengono ad un altro tempo. Occorre passare alla democrazia e riaffermare la centralità della pratica sportiva.

In questo contesto i piloti non contano nulla, anche se sono quelli che pagano per tutti e pagano con la vita. Chi contesta viene rimosso o sostituito; vi è sempre qualcun altro a subentrare per affermarsi o per denaro. I costruttori arrancano ed i meno forti devono fare i salti mortali, ma anche questo riduce la competitività, la sicurezza, la valenza sportiva, uccide in sostanza lo sport. E contano ancora meno gli addetti alle manifestazioni ed il pubblico. Ecco dove sta il male che, se non verrà rimosso, ucciderà la Formula 1. È per questo che ho chiesto l'intervento del Governo; la questione ha una valenza che non può non investire l'esecutivo.

Ho chiesto al Governo di accertare le responsabilità di quanto è accaduto, anche se vi è già la magistratura che prontamente e giustamente è intervenuta ed indaga. E mi sento di affermare che, con ogni probabilità, i risultati dell'accertamento delle responsabilità ribadiranno quanto già tutti sanno.

Ho chiesto al Governo di promuovere un'azione di concertazione nazionale verso i piloti, i costruttori, gli organizzatori e gli amministratori locali per verificarne le intenzioni e per definire un pacchetto di orientamenti da far valere in Italia e nel concerto dei paesi che ospitano manifestazioni di Formula 1, con particolare riferimento a quelli europei. Ho chiesto al Governo di affermare la riconsiderazione dell'ambiente e di fare in modo che l'evoluzione tecnologica si muova anche in questa direzione, a

partire dal contenimento dei rumori (in altri sport motoristici questo è già avvenuto). Ho chiesto al Governo di assumersi la responsabilità, a fronte di determinate posizioni che altri paesi eventualmente dovessero assumere — ma ciò non pare debba avvenire, anche perché altri governi si sono prontamente e positivamente espressi al riguardo —, di fare un'affermazione forte, giungendo anche al diniego, da parte dell'Italia, ad ospitare competizioni che non siano sportive, ma di morte.

Mi consenta, infine, di rivolgermi alla sua persona ed alla funzione che ella assolve per conoscere l'opinione del Governo rispetto alle prime decisioni assunte in tema di auto, di potenza, di sicurezza dei piloti ed anche per sapere se sia in atto un'iniziativa del Governo per favorire soluzioni ancora più efficaci da adottare con urgenza. Vorrei sapere anche se l'esecutivo abbia intenzione di svolgere un'azione di coordinamento dell'attività degli enti locali interessati, dei piloti e dei costruttori italiani — la cui presenza in Formula 1 è rilevante a partire dalla gloriosa Ferrari, che è stata e rimane nel cuore degli italiani anche dopo la scomparsa dell'indimenticabile ingegnere —, di concertazione con gli organizzatori e con gli organi di governo, anche con competenza finanziaria, dello sport italiano, al fine di definire una posizione comune nonché progetti di intervento sugli autodromi, compreso un possibile ed adeguato sostegno finanziario. Mi consenta di affermare che l'accertamento delle condizioni degli autodromi deve interessare tutti gli impianti, non solo quelli che oggi vengono utilizzati — Imola e Monza — per le manifestazioni regolari, ma anche gli altri.

So inoltre che la città di Imola, che alla passione automotoristica ed alla passione per la pratica sportiva in generale coniuga un forte ed alto impegno nel campo della socialità e della formazione, ha rivolto al Governo due proposte di compartecipazione: per un centro permanente di osservazione, studio e sperimentazione sulla sicurezza degli sport automotoristici e per un incontro impegnativo di carattere internazionale sui tempi della sicurezza nella Formula 1. Mi consenta di chiedere qual è l'intenzione del Governo al riguardo.

Vorrei inoltre farle presente che ad Imola è in atto da tempo una pratica di educazione stradale per le scuole: un'esperienza interessantissima riconosciuta a livello nazionale ed internazionale, ma che pesa tutta sull'amministrazione comunale, sull'impegno volontario dei vigili urbani, degli operatori scolastici e delle famiglie. Con il nuovo codice della strada il Parlamento, nella legislatura precedente, inserì tale pratica fra quelle da sostenere con compartecipazione di risorse da sanzioni stradali. Purtroppo, fino ad oggi non è successo nulla.

Questo Governo cosa intende fare? È lei in grado di assumersi un impegno di tale natura in questa sede, oppure no? Confido di ricevere i chiarimenti necessari nella sua risposta e spero di potermi dichiarare soddisfatto dopo il suo intervento.

**PRESIDENTE.** Il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, dottor Gianni Letta, ha facoltà di rispondere.

**GIANNI LETTA, Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri.** Signor Presidente, mi consenta di affidarmi alla sua comprensione ed alla sua personale cortesia e di invocare, se posso, l'indulgenza e la benevolenza degli onorevoli deputati per questo mio debutto. Spero che la vostra indulgenza riuscirà a giustificare o a perdonare gli errori, le lacune o le manchevolezze della risposta che mi accingo a dare a nome dell'esecutivo. Non ho esperienza parlamentare e non ho esperienza di Governo: è il primo esame per me. Giustificherete quindi, o per lo meno comprenderete, anche quel pizzico di emozione che accompagna le mie parole.

E tanto più forte è tale sentimento perché, ce lo ha ricordato adesso il senatore Solaroli, l'interpellanza e le interrogazioni alle quali per prime rispondo nascono proprio da una fortissima emozione che tutti noi, non solo gli sportivi italiani ma l'intero paese, abbiamo provato quella tragica domenica di maggio quando, davanti ai televisori, abbiamo visto scorrere immagini che mai avremmo voluto vedere. Chi non ricorda le ore di ansia, di angoscia trascorse davanti al tele-

schermo sperando e pregando che Senna potesse ancora una volta vincere e potesse miracolosamente riprendersi.

Il silenzio e l'emozione di quella sera e le discussioni che immediatamente dopo si sono sviluppate con violenza e vivacità dimostrano la partecipazione emotiva di tutti gli sportivi italiani e dell'intera opinione pubblica non solo all'evento, ma anche ai problemi che, partendo da esso, si sono posti all'attenzione e alla responsabilità di tutti. Di questo dolore, di questa emozione, di queste discussioni vi è forte traccia nelle interrogazioni e nell'interpellanza presentate; la stessa passione, lo stesso richiamo alle responsabilità abbiamo ascoltato nelle parole, che ho molto apprezzato, del senatore Solaroli.

Anche per questo, prima di rispondere, vorrei ancora una volta esprimere il cordoglio del Governo per la scomparsa di Ayrton Senna e di Ratzenberg avvenuta a Imola proprio nelle tragiche circostanze appena ricordate. Ci inchiniamo alla loro memoria, ricordando nel contempo tutti gli atleti, anche i meno noti, che hanno sacrificato la loro vita praticando l'agonismo ad ogni livello.

Gli sport motoristici, lo sappiamo tutti, hanno una componente di rischio forse ineliminabile, che comunque è da tutti accettata, e proprio quel mito, caro alla memoria di tutti noi, che il senatore Solaroli or ora ha rievocato, quello dell'ingegner Ferrari...

**GINO SETTIMI.** Siamo alla Camera, non al Senato!

**GIANNI LETTA,** *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri.* Chiedo scusa all'onorevole Solaroli e ringrazio per la correzione. L'errore è il frutto di quell'emozione che avevo lealmente denunciato all'inizio.

Proprio l'ingegner Ferrari, che lei ha ricordato, onorevole Solaroli, e al quale so che lei era legato dallo stesso vincolo di amicizia e di affetto dal quale ho avuto l'onore di essere legato anch'io, li chiamava i volontari del rischio. Si tratta, quindi, di una componente per certa parte forse ineludibile, ma ciò non significa che l'impegno

delle autorità civili e sportive non debba essere costantemente teso a minimizzare i pericoli e a garantire, in particolare, la massima sicurezza per gli spettatori e per i piloti.

Le interrogazioni e le interpellanze pongono una lunga serie di quesiti e di questioni che ho provato a raggruppare in punti omogenei — ne ho individuati otto — per avere la possibilità di rispondere a tutti e a ciascuno, anche se eviterò di citarli singolarmente.

Un primo punto riguarda l'accertamento delle responsabilità. La procura della Repubblica presso la pretura di Bologna ha aperto un'inchiesta volta ad accertare eventuali responsabilità in merito agli incidenti sia di Ratzenberger sia di Senna. In attesa delle prime conclusioni di tale inchiesta, si può osservare che il collegio peritale designato dall'autorità giudiziaria comprende specialisti di alto livello professionale nel campo tecnico, medico e sportivo.

La Federazione internazionale dell'automobile (FIA), che con la Federazione automobilistica sanmarinese esercitava il controllo tecnico-sportivo della manifestazione, ha da parte sua avviato un'inchiesta le cui prime conclusioni sono state già portate a conoscenza del pubblico nelle successive conferenze stampa del 4 e del 13 maggio. Tale inchiesta potrà essere completata non appena il magistrato avrà disposto il dissequestro delle vetture incidentate, rendendole così disponibili agli accertamenti della FIA e delle rispettive case costruttrici.

Due, comunque, sono le principali conclusioni già raggiunte dall'inchiesta della FIA: innanzitutto, non esiste alcuna correlazione fra i vari incidenti che hanno funestato il Gran premio di San Marino (qualcuno aveva posto in rapporto gli uni con gli altri, ma in realtà non esiste alcuna correlazione); inoltre, come ha ricordato poco fa con molta passione l'onorevole deputato Solaroli, il circuito di Imola dispone di tutti gli apprestamenti di sicurezza regolamentari e rispettati pienamente — anzi eccede — la normativa internazionale in materia. Ancora alla vigilia del Gran premio esso era stato ispezionato dagli specialisti della Federazione internazionale, che ne avevano constatato la piena idoneità. Sottoscrivo perciò le parole dell'onorevole Solaroli, che d'altro canto,

per la sua storia, ha titolo più di ogni altro a parlare del circuito di Imola.

In ogni caso, anche per l'incidente che in fase di partenza ha avuto dirette conseguenze sull'incolumità di alcuni spettatori, si deve rilevare che esso si è verificato in circostanze affatto singolari ed imprevedibili. Nelle zone interessate, infatti, le norme di sicurezza e le distanze dettate dalla circolare del Ministero dell'interno n. 68 sono ampiamente rispettate, poiché nel tratto in questione la rete di recinzione è alta metri 3,90 (a fronte dei 3 metri prescritti) e la stessa tribuna destinata ad accogliere il pubblico è posta ad una distanza dal bordo della pista ben superiore agli 11 metri prescritti. Come vedete, anche i numeri danno ragione all'onorevole Solaroli.

Il secondo gruppo di motivi e di quesiti riguarda l'interrogativo che tutti ci siamo posti davanti al televisore e che trova echi molto forti in alcune delle interrogazioni: perché la gara non è stata fermata ed annullata?

Tutti sapete che la potestà di annullare o sospendere la gara compete — e compete — unicamente al direttore della manifestazione ed ai tre commissari sportivi internazionali nominati dalla FIA e dalla Federazione sanmarinese. Non c'era quindi alcuna autorità italiana che potesse disporre la sospensione della corsa.

Per quanto riguarda l'incidente occorso ad Ayrton Senna, è prassi costante dello sport automobilistico internazionale che anche in caso di gravi incidenti una manifestazione non venga annullata, a meno che non vengano a mancare le iniziali condizioni di sicurezza regolamentari; ma non risulta fosse questo il caso del Gran premio di San Marino. Basti ricordare a tutti che il povero Senna è deceduto alle 18,40 all'Ospedale maggiore di Bologna dopo che la corsa si era ampiamente conclusa. Relativamente, invece, all'incidente prodottosi nella corsia dei *box* — quello che più di ogni altro aveva suscitato ansia ed angoscia nel telespettatore, il quale si domandava perché con i meccanici a terra nessuno pensasse a sospendere la corsa —, credo che le motivazioni della decisione assunta stiano proprio nella lucida freddezza del direttore di corsa.

Quest'ultimo, svolgendo tale mansione per tutte le gare del mondiale di Formula 1, dispone di notevole esperienza e preparazione ed ha ritenuto — io credo giustamente — che un arresto prematuro della corsa avrebbe comportato l'intasamento della corsia dei *box* per il rientro di tutte le vetture in gara, nonché la tradizionale e disordinata invasione di pista da parte del pubblico: ciò avrebbe realmente reso problematiche le operazioni di soccorso degli infortunati anziché agevolarle. Quindi, quella decisione che è sembrata a tutti — anche a chi vi parla — assolutamente irrazionale si è rivelata invece, proprio per la competenza di chi l'ha adottata, come la più giusta, la più razionale, quella che esponeva ai minori pericoli e, forse, l'unica che avrebbe potuto consentire le operazioni di soccorso.

Il terzo gruppo di quesiti — ce lo ha ricordato or ora l'onorevole Solaroli — riguarda le iniziative del Governo italiano presso la FIA e la FOCA per il miglioramento delle condizioni di sicurezza della Formula 1.

La FIA è l'autorità sportiva che governa l'automobilismo mondiale ed è anche la proprietaria e l'organizzatrice del campionato di Formula 1. Si tratta di un organismo internazionale non governativo, che dispone di piena autonomia nel proprio ambito normativo e gestionale. Suoi interlocutori non sono i governi bensì Automobil club e federazioni sportive dei vari paesi membri (127, con circa 100 milioni di associati). In tale ottica il precedente Governo aveva interessato l'Automobil club d'Italia, che comunque già di propria iniziativa aveva intrapreso, all'indomani del Gran premio di San Marino, un'energica azione in sede internazionale. In tale occasione l'Automobil club d'Italia, unica tra le autorità sportive dei paesi sede di gare di Formula 1, aveva anche dichiarato che se non fossero state adottate già quest'anno concrete misure per migliorare la sicurezza attiva e passiva delle monoposto, l'autorità sportiva italiana si sarebbe riservata di confermare o meno l'effettuazione del Gran premio d'Italia di Formula 1 in programma a Monza nel settembre prossimo.

Va comunque considerato che la FIA aggiorna costantemente i regolamenti tecnici,

allo scopo di contenere le prestazioni delle vetture e migliorarne la sicurezza passiva, come comprovano 12 anni di Gran premi di Formula 1 senza incidenti mortali. Evidentemente una impercettibile soglia critica di sicurezza è stata improvvisamente e drammaticamente superata e decisioni adeguate si impongono urgentemente per fronteggiare l'impressionante e imprevedibile incremento di prestazioni verificatosi proprio negli ultimi tempi e generato dal crescente livello di competizione tecnologica che vede impegnati in Formula 1 quasi tutti i grandi gruppi automobilistici mondiali.

Per quanto concerne il riferimento, nell'interpellanza richiamata, alla FOCA, l'associazione dei costruttori di Formula 1, si tratta di un'associazione privata che riunisce essenzialmente le squadre inglesi, cui non partecipano le case italiane e che comunque non ha alcuna potestà regolamentare.

Il quarto gruppo di quesiti riguarda la richiesta di iniziative del Governo italiano presso gli altri governi dei paesi sede di Gran premi di Formula 1, per sollecitare, congiuntamente alla federazione internazionale, modifiche regolamentari volte a migliorare la sicurezza. Vale, in fondo, quanto ho detto in precedenza per l'altro punto; ma risulta, comunque, che l'Automobil club d'Italia, l'autorità sportiva automobilistica italiana, incoraggiata in questo e sostenuta dal Governo, abbia già avviato contatti in tal senso con le altre federazioni straniere per promuovere una decisa azione in favore della sicurezza, di cui si sono già visti i primi frutti.

Il quinto gruppo di quesiti riguarda l'attivazione e il coordinamento degli operatori italiani di Formula 1 e dell'autorità sportiva nazionale, al fine di conseguire a livello della federazione internazionale alcune modifiche regolamentari per ottenere una maggiore sicurezza nelle corse di Formula 1, incluso il contenimento delle prestazioni dei veicoli che ci è stato poc'anzi ricordato. L'Automobil club, per il tramite della commissione sportiva, la CSAI, e d'intesa con il CONI, aveva immediatamente avviato e mantiene in atto una consultazione tra piloti, costruttori, circuiti italiani interessati alla Formula 1 proprio nella direzione auspicata. Da que-

sta risulta un'ampia e sostanziale concordanza di vedute sugli obiettivi di sicurezza e sui metodi per conseguirli. Questo Governo fin dal proprio insediamento non ha mancato di sensibilizzare e incoraggiare in tal senso l'Automobil club e la CSAI. Tra i risultati già conseguiti dall'azione italiana presso la FIA sono da segnalare la modifica della normativa tecnica, con applicazione immediata, volta a contenere le prestazioni complessive delle vetture, intervenendo tanto sulla potenza dei motori quanto sulla loro configurazione aerodinamica. Ulteriori misure verranno anche adottate per la sicurezza passiva dei piloti e per dare ancora maggiore impulso alla peraltro costante azione di incremento delle condizioni di sicurezza dei circuiti.

Altre importanti norme tecniche di sicurezza sono allo studio per essere applicate sin dall'inizio della prossima stagione: questo, onorevole Monticone, proprio per quel rispetto della persona umana che è costantemente presente non solo al Governo ma anche agli organismi che l'esecutivo sollecita e che a tali questioni sono espressamente preposti. Mi piace, tra l'altro, ricordare che l'attuale presidente della CSAI è persona di grande sensibilità e spiritualità, particolarmente attenta a tali problemi, e che ha anche una grandissima esperienza diretta. Infatti il dottor Marco Piccinini, che è stato per tanti anni direttore sportivo della Ferrari vivendo e soffrendo questi problemi con i piloti sui circuiti, oggi ha la responsabilità dell'organo sportivo preposto proprio a quelle iniziative stimulate dal Governo per il miglioramento delle condizioni di sicurezza.

Il sesto gruppo di quesiti riguarda la richiesta di azioni intese ad orientare i regolamenti per le vetture e i circuiti nel senso di una migliore compatibilità eco-ambientale.

È generalmente riconosciuto come lo sport automobilistico italiano sia all'avanguardia per le misure volte a minimizzare l'impatto ambientale nelle sue varie discipline: utilizzo di benzina verde, di marmitte catalitiche e di silenziatori, sviluppo dei veicoli elettro-solari.

Per quanto riguarda la Formula 1, si tratta di una categoria regolamentata dall'autorità

sportiva internazionale che costituisce la massima espressione tecnologica dell'automobilismo contemporaneo. D'altra parte, occorre osservare come l'attività di Formula 1 sul territorio nazionale sia limitata a due manifestazioni annuali, alle quali partecipano 26 vetture, che comunque utilizzano carburanti senza piombo e motori di alta efficienza e bassissimo indice di inquinamento.

Il settimo gruppo di questioni riguarda la richiesta di miglioramento delle misure di sicurezza dei circuiti a protezione del pubblico e degli addetti ai lavori.

Come ho già detto, la Federazione internazionale promuoverà anche un'azione volta a migliorare la sicurezza sui circuiti, mirata in particolare alla tipologia di incidente dovuto a guasto meccanico, il cui punto di innesco e la cui dinamica sono di più difficile previsione.

Per quanto riguarda la sicurezza nella corsia dei *box*, sin dal gran premio di Monaco, su istanza dell'Automobil Club d'Italia, è stato imposto il limite di velocità per meglio tutelare la sicurezza degli addetti ai lavori.

È opportuno, infine, ricordare la disponibilità, prontamente manifestata dal CONI, a favorire l'introduzione di eventuali migliorie sui principali circuiti italiani mediante l'erogazione di finanziamenti del credito sportivo a tasso particolarmente agevolato.

L'ottavo e ultimo gruppo di questioni riguarda la richiesta di sospensione da parte del Governo italiano e degli altri dell'Unione europea delle dirette televisive dei gran premi di Formula 1 allo scopo, in particolare, di ridurre gli interessi economici all'origine di quello che nell'interrogazione Vito n. 3-00021 viene definito «lo stato di costrizione in cui vengono a trovarsi i piloti di Formula 1». Rispetto tale preoccupazione, anche se si tratta di fenomeni che hanno dimensioni mondiali, per i quali, forse, è impensabile o illusorio credere di poter introdurre una regolamentazione soltanto in un'ottica nazionale.

Vorrei comunque aggiungere che un'analisi complessiva delle attività automobilistiche mondiali mette in evidenza che in effetti decine di migliaia di sportivi partecipano

ogni domenica a gare automobilistiche con le stesse caratteristiche di quelle di cui discutiamo, anche se hanno minor clamore, non solo senza prospettiva di lucro, ma nella maggior parte dei casi con un cospicuo sacrificio economico personale, e ciò indipendentemente dalla ripresa televisiva, che comunque è limitata a pochissime gare internazionali.

È palese, comunque, che i piloti di Formula 1 non corrono in uno stato di costrizione originato dai loro alti guadagni ove si pensi che, invece, in molti casi sono essi a dover apportare onerose garanzie economiche personali, soprattutto nelle loro prime stagioni, pur di potersi cimentare in tale categoria.

Ha ragione l'onorevole Solaroli quando giustamente ammonisce contro i pericoli del denaro e contro le tentazioni o lo stato di costrizione che gli onorevoli riformatori richiamano. Non pensiamo però soltanto a quei pochi, grandissimi nomi per i quali forse questo discorso potrebbe aver valore e che, per altro, dal denaro ricavano anche la libertà, non la costrizione; pensiamo sì agli Schumacher ed ai Berger, ma anche ai Prost che si ritirano, nonché a tutti quei piloti che si sacrificano economicamente proprio per partecipare alle gare e pur di farlo.

Raggruppando i vari quesiti ho cercato di dare una risposta, sia pur veloce, a tutti i problemi posti dall'interpellanza e dalle interrogazioni presentate. Posso dare assicurazione peraltro alla Camera dei deputati sul fatto che il Governo — anche per sensibilità e passione di chi riveste in questo momento tale responsabilità — continuerà a seguire con la massima attenzione e vigilanza (forti come saremo anche delle indicazioni che ci verranno dai vostri documenti ispettivi e dal dibattito ad essi conseguente) l'evoluzione di tutte le problematiche legate alla sicurezza degli sport motoristici e, in particolare, alla Formula 1. Posso anzi comunicare che è attualmente in corso un'intensa concertazione tra la Federazione internazionale ed i costruttori di Formula 1, i quali in alcuni casi desiderano proporre soluzioni alternative a quelle adottate dalla Federazione, purché offrano equivalenti garanzie di sicurezza.

Il Governo vigilerà raccomandando anche all'autorità sportiva italiana di seguire con la massima attenzione questo processo per evitare che le disposizioni approvate in sede internazionale — grazie in particolare all'azione dell'Automobil Club e della CSAI — vengano attenuate, od addirittura stravolte, nella delicata fase di elaborazione e di definizione applicativa. Ciò anche in relazione allo svolgimento del prossimo Gran premio d'Italia di Monza, che si terrà solo a queste condizioni e se esse verranno rispettate (*Applausi*).

**PRESIDENTE.** L'onorevole Solaroli ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00004.

**BRUNO SOLAROLI.** Lei, signor sottosegretario, ha giustamente rilevato con quale grande disponibilità io abbia presentato questa interpellanza, sia nella sua stesura scritta sia nella sua illustrazione in quest'aula. Ciò anche perché, a fronte della questione al nostro esame, quello che mi interessa non è imbastire polemiche, ma cercare invece di sollecitare tutte le forze in campo — ed in particolare il Governo per quanto di sua competenza — a produrre fatti che impediscano, nel presente e nell'immediato futuro, il verificarsi di altri avvenimenti tragici come quelli accaduti nella prima fase di svolgimento della competizione di Formula 1; fatti, dicevo, che servano ad evitare un destino che a mio parere, se non si interviene in maniera diversa, è certo, ossia la morte della Formula 1.

Voglio ringraziarla, signor sottosegretario, per la sua risposta, per aver riconosciuto la validità delle argomentazioni che abbiamo addotto e, quindi, la validità dell'iniziativa con la quale ci siamo rivolti al Governo e dei suoi contenuti. Voglio altresì ringraziarla per le informazioni che ci ha fornito e che ci consentono di disporre di un quadro di conoscenze aggiornato, anche dal punto di vista del Governo, rispetto all'evolversi della situazione.

Desidero inoltre ringraziarla per aver confermato un'opinione che è della città di Imola (ma non solo), ossia che le responsabilità dell'autodromo in questa vicenda sono

nulle, anche perché non si capirebbe altrimenti come questo circuito sia stato considerato per 15 anni il paradiso degli autodromi e poi improvvisamente, con lo svolgersi di una manifestazione, si sia trasformato nell'inferno. Ovviamente, sono subentrate le questioni che ho indicato, e che lei ha ripreso, riguardanti modifiche dei regolamenti ed anche dell'assetto delle vetture, modifiche che hanno determinato contraddizioni e creato problemi, rendendo gli autodromi (anche quelli che si collocavano a livello più avanzato di sicurezza) incompatibili rispetto alle condizioni nelle quali oggi si svolgono queste manifestazioni.

Vorrei esprimere la mia insoddisfazione in ordine al comportamento e agli impegni fino ad oggi assunti dal Governo. Mi rendo conto che i suoi reali poteri di intervento sono modesti in questo campo; vi è però una sua competenza generale e il vuoto che si è determinato può essere colmato solo attraverso un'iniziativa forte che, purtroppo, fino ad ora è totalmente mancata. L'esecutivo ha infatti delegato molte sue competenze in questo campo ad altri organismi, specificamente all'Automobil club. Non voglio certo sminuire il ruolo dei vari Automobil club; ritengo però limitativo affidare a questi organismi poteri di intervento, anche se trattasi di organismi parapubblici. Ritengo inoltre che non sia sufficiente, per risolvere il nostro problema, delegare alcuni compiti alla Federazione automobilistica.

Sicuramente su tali questioni il Governo dovrà esercitare una sua autonoma e forte iniziativa, volta, come da noi indicato, a realizzare un effettivo coordinamento nazionale. Credo sarebbe un fatto assai rilevante se il Governo favorisse il coinvolgimento, la concertazione e l'incontro tra tutti i soggetti interessati. Mi riferisco agli amministratori locali, che sono titolari degli autodromi e che manifestano buona volontà e disponibilità nell'intervenire per assolvere fino in fondo ai loro compiti; parlo degli organizzatori, dei piloti, dei costruttori. Sarebbe un'iniziativa rilevante e lodevole se il Governo creasse le condizioni affinché questi soggetti possano sedere attorno ad un tavolo per ragionare su quali iniziative assumere per modificare norme e regolamenti internazio-

nali. Nel contempo, sarebbe opportuno definire una linea di condotta e una proposta chiara in ordine alle condizioni nelle quali in Italia nei prossimi anni si dovranno svolgere le manifestazioni di Formula 1.

In sostanza, vorrei sollecitare un intervento del Governo, che sarebbe oltremodo opportuno e servirebbe a far dialogare tutte le forze in campo e a mettere a punto volontà, intenzioni ed iniziative, al fine di porre in essere interventi sia di carattere generale sia mirati rispetto alla situazione che si è determinata.

Mi rendo conto che alcune questioni sollevate non sono contenute nell'interpellanza da me presentata; desidero tuttavia sollecitare il Governo affinché risponda alla richiesta unanimemente avanzata dalle forze sociali, economiche e dal consiglio comunale di Imola perché si tenti di riprendere l'iniziativa, che ha dato in passato risultati positivi, volta a definire se in quella realtà, che ha una certa storia e registra determinate condizioni, sia possibile attuare interventi diretti a migliorare le condizioni di sicurezza in occasione di gare automobilistiche. In sostanza, siamo di fronte ad una città che si propone come frontiera per l'innovazione tecnologica e la ricerca sul versante di cui si parla e, per questo, chiede di avere come interlocutore il Governo. Sollecito, quindi, l'accoglimento di tale mia richiesta.

Voglio infine sottolineare una ulteriore questione. È stato introdotto un nuovo codice della strada (l'onorevole Angelini può correggermi, in quanto ho partecipato solo marginalmente alla relativa discussione), il quale prevede risorse da destinare all'educazione stradale. Da quanto mi risulta, fino ad oggi non si è fatto nulla su tale versante; credo, invece, che l'educazione stradale sia un elemento estremamente importante. Al riguardo, sono portavoce di una esperienza a livello locale, che grava solo sulle spalle del volontariato, della pubblica amministrazione, delle famiglie, della scuola. Si tratta di una esperienza interessante ed importante, perché svolge un ruolo «pilota» rispetto a tante altre iniziative che si stanno sviluppando sul piano nazionale ed anche su quello internazionale (ormai, infatti, vi è un coinvolgimento generale). Sollecito pertanto il

Governo ad attivarsi anche su questo versante. Mi rendo conto che il problema investe il ministro dei trasporti, ma vorrei che lei intercedesse nei suoi confronti, onorevole sottosegretario, affinché si attivi concretamente, anche insieme agli amministratori locali di Imola, per sostenere l'iniziativa citata e renderla più diffusa sul territorio nazionale.

**PRESIDENTE.** Passiamo alle repliche degli interroganti.

L'onorevole Vigeveno ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-00014.

**PAOLO VIGEVANO.** Signor Presidente, signor sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, onorevoli colleghi, mi dichiaro parzialmente soddisfatto della risposta fornita dal Governo alla interrogazione da me presentata, della quale mi preme sottolineare un aspetto. Mi riferisco alla richiesta, avanzata *una tantum* nella specifica occasione del Gran premio di Montecarlo, di assumere l'iniziativa di non trasmetterlo. Si tratta di una iniziativa che, naturalmente, non poteva configurarsi come un divieto, ma mirava a orientare gli enti radiotelevisivi nella direzione indicata, svincolandoli dagli obblighi contrattuali.

La nostra interrogazione fu presentata nell'immediata vigilia del Gran premio di Montecarlo, dopo che si era verificato un ennesimo incidente durante le prove e tutti i mezzi di comunicazione annunciavano che, pur non essendo state ancora adottate adeguate e provate misure di sicurezza (il sottosegretario ha parlato di alcune misure già introdotte), la decisione finale spettava ai piloti. La stampa riferiva che in quella occasione (sono d'accordo con il sottosegretario in merito al contesto generale caratterizzato da pressioni economiche sui piloti) si erano esercitate su tutti i piloti pressioni che, come sappiamo, investono i più deboli o gli ultimi arrivati in Formula 1. Essendo noto che la gran parte dell'interesse economico è connessa alla trasmissione televisiva dei Gran premi, si intendeva proporre una iniziativa che, per una volta, consentisse ai piloti di essere sottratti a quelle pressioni e quindi di scegliere liberamente, sulla base di

motivazioni sportive (anche se rischiose) anziché economiche, che potevano anche configurarsi, per usare un termine pesante, come ricatti.

L'iniziativa da noi proposta aveva, per così dire, un carattere emblematico e avrebbe potuto essere realizzata in tempi estremamente brevi. Essa avrebbe costituito un precedente importante e sarebbe stata un deterrente nei confronti di quanti, in qualunque modo, possono o vogliono speculare sul rischio non calcolato (come si è verificato in Formula 1) di vivacizzare o spettacolarizzare le competizioni oltre i limiti necessari. Si tratta di una proposta che non ha avuto seguito. Un'altra constatazione rilevante, a tale proposito, è quella che durante il Gran premio di Imola l'ascolto televisivo è passato da 6,7 milioni prima dell'incidente ad Ayrton Senna a 9 milioni dopo l'incidente stesso. È un dato da non sottovalutare e che può indurre a valutazioni di un certo tipo da parte di chi voglia speculare anche su questi fatti. Tale iniziativa, comunque, non è stata attuata e ne comprendiamo anche le ragioni.

Desidero però sottolineare ancora un fatto, un altro reato che la concessionaria del servizio pubblico va compiendo in queste ore, in questi giorni. Ci troviamo nel corso della campagna elettorale per le elezioni europee ed assistiamo quotidianamente alla violazione delle norme previste dalla legge di riforma per la concessionaria, in relazione alla completezza dell'informazione in corso di campagna elettorale. Mancano dieci giorni alle elezioni e la RAI ha fissato calendari di tribune elettorali con spazi a disposizione inferiori di almeno il 30 per cento a quelli stabiliti per le elezioni politiche. Tali spazi avrebbero dovuto invece essere moltiplicati rispetto alla precedente esperienza delle elezioni politiche. Quanto accade ha inoltre prodotto, di fatto, la cancellazione della possibilità di accesso all'informazione da parte delle piccole formazioni politiche interessate alla campagna per le elezioni europee.

Occorre dunque, a mio avviso, un intervento immediato. So che probabilmente i Presidenti delle Camere riusciranno domani (finalmente!) ad insediare la Commissione di

vigilanza. È comunque necessario interrompere quei comportamenti, ricorrendo eventualmente ad azioni presso la procura della Repubblica. Se la RAI ha commesso reati, il Parlamento ed il Governo non possono esserne corresponsabili, nemmeno per omissione (*Applausi*).

**PRESIDENTE.** L'onorevole Simeone ha facoltà di replicare per l'interrogazione Selva n. 3-00020, di cui è cofirmatario.

**ALBERTO SIMEONE.** Signor Presidente, signor sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, sono anch'io emozionato per il mio esordio in quest'aula. Comprendo pertanto l'emozione del sottosegretario: l'emozione di chi svolge un compito, oltre che con estrema passionalità, anche con la massima competenza.

Sono in parte soddisfatto della risposta. Mi auguro che il Governo possa rivedere il rapporto tra risorse umane e tecnologia, che ritengo di dover porre alla base del mio intervento che si svolgerà nei termini temporali fissati.

Signor Presidente, signor sottosegretario, gli incidenti di Imola non devono suscitare solo pietà per la morte dei piloti; soprattutto per la morte di un pilota quale Ayrton Senna, certamente il migliore nella storia automobilistica mondiale degli ultimi anni. Occorre fare un'attenta riflessione sui limiti dell'impresa sportiva in rapporto alla supremazia della tecnologia che, cercando di perfezionarsi nella ricerca di velocità sempre crescenti, espone l'uomo-atleta-pilota a rischi dai quali non lo difendono né la bravura né il coraggio.

Non è solo questione di sicurezza delle piste o delle stesse auto di Formula 1, dalle quali, per la verità, sotto la spinta della concorrenza tra le case automobilistiche si cerca solo di ottenere una velocità la più alta possibile. Il nodo centrale è, invece, il seguente: fino a che punto le risorse umane possono reggere il rapporto con la sfrenata tecnologia moderna che non si pone alcun limite? Fino a che punto, in nome del progresso, è lecito esporre l'uomo sportivo, il pilota coraggioso che conosce i rischi che affronta, ma che nulla può contro la potenza

senza limiti di bolide che non consentono alcun controllo? È chiaro, a questo punto, che la lotta diventa impari. È evidente che la bravura, la capacità, il coraggio, il rischio, tutti presupposti che esaltano le qualità dell'uomo pilota finiscono con il diventare inutili dinanzi allo strapotere della Formula 1, che rincorre senza limiti un progresso che non è tale. Non è tale, comunque, visto sotto il profilo del mito che insegue, il mito della velocità, che a sua volta trascura un altro mito, il quale dovrebbe invece essere prioritario, quello della sicurezza.

Ecco perché, secondo il mio parere, il Governo deve intervenire: è la società civile che lo chiede, sono il significato e il valore dello sport che lo pretendono, è la qualità della vita che va salvaguardata, che, per questo, impone la regolamentazione di un'attività sportiva ormai senza limiti. Un tale intervento va compiuto e con urgenza, perché il campanello d'allarme potrebbe dare segnali funesti nell'immediato futuro. La gara di Montecarlo ed il circuito spagnolo hanno aumentato queste mie preoccupazioni, confermando che quanto si è verificato ad Imola non è un caso isolato.

Qualcuno vorrebbe presentare il tutto come una fase sfortunata della Formula 1, come uno spettacolo che paga in termini di fatalità; invece, il pilota nell'abitacolo di un bolide di Formula 1 non è certamente nelle stesse condizioni di un pugile che combatte sul ring contro un altro pugile (volendo fare il riferimento ad un altro sport ritenuto anch'esso ad alto rischio).

C'è la sensazione che ormai il rapporto fra il pilota ed il bolide di Formula 1 sia impari ed è su questo che bisogna riflettere proprio in nome del vero ed autentico progresso. *(Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale-MSI).*

**PRESIDENTE.** L'onorevole Vito ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-00021.

**ELIO VITO.** Il sottosegretario comprenderà che di fronte alla perdita di vite umane dichiarare la propria soddisfazione è sicuramente molto difficile; non si può, comunque, non prendere atto della grande comple-

tezza e dell'estrema puntigliosità della risposta fornita dal Governo alle interrogazioni.

Il problema che abbiamo sollevato probabilmente, per certi versi, esula dalla competenza specifica del Governo e, per altri, la comprende; comunque, vuole essere oggetto di un dibattito e di una riflessione più profondi all'interno del Parlamento e nell'opinione pubblica. La velocità è stata autorevolmente definita una delle forme di espressione dell'intelligenza umana, ma ora sta diventando una forma di espressione della incultura della morte.

La preoccupazione che abbiamo espresso attraverso le nostre interrogazioni, signor sottosegretario, è che, quando si verifica un numero di incidenti mortali che non ha assolutamente paragoni nella storia della Formula 1 e delle corse automobilistiche, dello sport automobilistico in genere, i cui rischi ci sono pur presenti, vi possa essere qualcosa che sta determinando una incredibile *escalation* di morte; che, cioè, vi possa essere una ricerca della morte e del sangue in uno sport che sta assumendo caratteristiche per le quali la competizione agonistica è assolutamente sopraffatta dalle esigenze di spettacolarizzazione, da quelle televisive ed economiche. Naturalmente comprenderà che tale preoccupazione non può essere assolutamente tollerata. Per quanto libera sia la scelta di partecipare a questo tipo di gare, o per quanto ciò possa essere determinato da motivi di carattere economico, non è tollerabile che con la vita umana si effettui una specie di gara, non a chi vince o a chi arriva primo, bensì a chi riesce a sopravvivere.

Quando da una parte viene comunemente riconosciuta l'esigenza di aumentare la sicurezza dei circuiti e delle macchine ma, dall'altra, di fronte ad una serie incredibile di incidenti e di perdita di vite umane, si ha la sensazione che la ricerca della velocità sia legata in qualche misura alla ricerca della spettacolarizzazione della gara sportiva, dello spettacolo della morte da offrire all'opinione pubblica, facendo aumentare l'*audience*, riteniamo necessari un momento di riflessione e di dibattito politico ed un segnale chiaro da parte del Governo.

In particolare, rispetto alla gara di Imola,

## XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 GIUGNO 1994

quel che si chiedeva è che essa fosse annullata non dopo l'incidente di Senna ma dopo la morte di Ratzenberg, avvenuta nel corso delle prove. Infatti, ciò che poi rende anche tristemente cinica la vicenda, è che il clamore è stato suscitato dalla morte del campione, del pilota famoso, laddove alla morte, durante le prove, del pilota giovane, poco famoso, del pilota poco ricco, non sono seguiti quell'emozione, quella reazione, quel dibattito, quella riflessione che ci sono stati, appunto, dopo la morte del povero Senna. È la ragione per la quale, a nostro giudizio, il Gran premio di Imola non avrebbe dovuto essere disputato, che vi fossero o meno le condizioni di sicurezza. Il circuito di Imola può essere anche il migliore del mondo, ma vi era stata la perdita di una vita umana durante le prove e quindi ormai l'evento sportivo era stato superato dal rischio che quella gara non rappresentasse più un evento agonistico, ma si tramutasse nella spettacolarizzazione dell'evento televisivo, nella ricerca e nell'attesa di un'altra morte, che poi si è puntualmente verificata con effetti strepitosi, dal punto di vista della incultura, che ho detto, poiché è appunto morto il campione Senna.

Questo era, quindi, il senso delle nostre preoccupazioni e della nostra richiesta successiva di consentire in qualche forma alle emittenti televisive pubbliche e private di non trasmettere il Gran premio di Montecarlo. Ciò non al fine di non diffondere più le immagini dei Gran premi di Formula 1, ma per dimostrare che ci si ribella di fronte a questo pericolosissimo circolo vizioso, a questa distorsione della competizione agonistica e sportiva, per dimostrare che, dinanzi al meccanismo che si sta innescando, il Governo italiano manifesta la propria solidarietà anche alle emittenti televisive pubbliche e private che, appunto, intendano rompere quel circolo, quindi i contratti, svincolandosi dall'obbligo di trasmettere quanto meno la gara successiva a quella durante la quale si verificano incidenti mortali (e altri gravissimi episodi già nelle prove).

Questo è il senso delle nostre interrogazioni. Ringraziamo comunque il Governo per la tempestività con la quale ha risposto

rispetto ai tempi dei lavori parlamentari ed anche — ripeto — per la completezza della risposta fornita.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Zen ha facilità di replicare per la sua interrogazione n. 3-00047.

**GIOVANNI ZEN.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, ringrazio il sottosegretario Letta per le informazioni e le precisazioni fornite, ma ci sia consentito di dichiararci non completamente soddisfatti o parzialmente soddisfatti delle sue risposte, soprattutto in relazione ad una serie di annotazioni, che per noi sono essenziali, particolarmente in rapporto ai quadri pedagogici di riferimento che le manifestazioni sportive comunque implicano.

Compito delle istituzioni, come degli organismi predisposti alla gestione degli eventi sportivi, non è tanto quello di limitarsi a consentire, entro maglie ampie di autoregolazione, manifestazioni pubbliche, ma di pensare in primo luogo ad una verifica di qualità di quelle stesse manifestazioni in ragione di contesti e significati che siano rispettosi del valore della vita umana e dei quadri educativi che inevitabilmente se ne ricavano.

Chi vi parla ha dedicato anni della propria vita soprattutto al mondo giovanile. Pochi prestano attenzione (questo è il mio riscontro) ai processi di identificazione che le esasperazioni di certe manifestazioni sportive, le quali contengono comunque un grande significato psicosociale, comportano. E che questi processi di identificazione provochino notevole disorientamento nella ricerca di identità personale, disorientamento di autopercezione come apertura relazionale ai contesti interpersonali, è cosa nota. E se noi verificiamo anche tutte le ricerche che sono state predisposte in questi anni dagli enti sportivi ci rendiamo conto che esse confermano tali rilievi.

Compito dello Stato è, prima di tutto, assicurare norme ed indicazioni per fare in modo, ad esempio, che il CONI e gli organismi sportivi internazionali adottino un codice etico comportamentale, tale comunque da prevenire esasperazioni e cadute patolo-

giche. I processi di identificazione collegati alla mitologia del rischio nei comportamenti di massa e nell'immaginario collettivo a ben vedere si scontrano, comunque, con un'estetica della quotidianità e della gestione dei suoi tanti frammenti che si voglia qualificare in linea con la ricerca personale di gusto e di sapore della vita. Sarebbe interessante, ad esempio, offrire anche agli ambienti sportivi e richiedere nelle trasmissioni sportive, come alla stampa specializzata, puntuali momenti, sobri ma essenziali, intorno ad un'estetica come teoria della formatività (per riprendere il linguaggio di Pareyson) che sia da stimolo alla ricerca personale e collettiva della giusta misura anche del fatto sportivo.

In una liberaldemocrazia lo Stato non si sostituisce alle opzioni personali sui modi di vivere la pratica sportiva. Non è uno Stato etico, infatti, ma, proprio perché vincolato alla domanda di qualità della vita dell'intero corpo sociale, esso non può che offrire, anzi determinare, regole chiare e condivisibili con strumenti adeguati, senza rimanere succube delle tante richieste di trascendimento dell'atto sportivo nella logica patologica del rischio.

Regole chiare, dunque, per la valenza pubblica dell'atto sportivo, con la garanzia di priorità comportamentali rispetto all'*audience* a tutti i costi; regole chiare che devono, secondo noi, vincolare, in primo luogo, il servizio pubblico e tutte le trasmissioni televisive e non solo i circuiti automobilistici.

Lo sport, come sottolineano anche recenti indagini, è per sua natura un'attività ludica, competitiva ed educativa insieme, funzionale allo sviluppo della personalità. Dunque lo sport ha grande valore educativo: l'esercizio fisico, ad esempio, impone al soggetto di imparare a mettere alla prova le sue capacità psicofisiche, a sperimentare i valori etico-sociali che fanno dello sport un'attività ludica nella quale l'agonismo, che di essa pure è una componente, può rappresentare un atteggiamento controllato e positivo dell'aggressività.

Molti parlano dello sport come di un grande spettacolo, nel senso che non è più un gioco nel significato originario del termine. Sembra assomigliare, nella sua sacralità

laica, ad una cerimonia semireligiosa con motivi ed atteggiamenti assimilabili a riti profani. Pensiamo anche alle risse ed alla violenza accettate come fatto normale, pensiamo al professionismo sempre più esasperato, alla commercializzazione, alla rincorsa miliardaria alla sponsorizzazione, alle cifre degli ingaggi, eccetera.

Il risultato viene così ad assumere l'unico valore, senza tener conto del modo in cui viene raggiunto. E l'avversario? Viene visto solo come un ostacolo alla vittoria, strumento per il proprio successo o autoaffermazione, secondo la logica dominante amico-nemico. Così è nello sport, così è nella vita.

Ma ho l'impressione, anche tenendo a mente l'intervento del dottor Letta, che questa corresponsabilità politico-sociale dell'atto sportivo non sia presente in tutti e per questo ci dichiariamo parzialmente soddisfatti.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Bellei Trenti ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-00048.

**ANGELA BELLEI TRENTI.** Signor sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, signor Presidente, in quel *week end* di fine aprile troppe cose sono accadute sul circuito di San Marino: l'incidente a Barrichello (per fortuna senza conseguenze), il giorno dopo la morte del pilota austriaco Ratzenberg e, ancora, la morte del campione brasiliano Senna. Ma anche un incidente alla partenza della macchina di Lehto e quello successivo ai meccanici. Tutte coincidenze per cause imponderabili? Forse. Sicuramente, troppe per un solo fine settimana.

Il circuito di Imola, su cui sta indagando la magistratura, come lei ha sottolineato, signor sottosegretario, risulta essere tra i meglio attrezzati riguardo ai mezzi e agli uomini che provvedono ai primi interventi in caso di incidente. È tra i più dotati per quanto concerne i sistemi di sicurezza. Ma quando una curva termina con un muretto in cemento armato e nello stesso punto si sono verificati in passato incidenti gravi, come quelli accaduti a Patrese, Piquet e Berger, occorre chiedersi se non fosse stato il caso di intervenire già da tempo per

rimuoverlo o per modificarne la struttura (questo vale anche per i corridoi di sicurezza e per le barriere di protezione del pubblico), senza bisogno di attendere la perdita di una vita umana per decretarne la pericolosità.

Ma tutto questo alla giostra della Formula 1 non interessa, anzi fa parte del gioco. La morte di Senna, poi, ha riaperto il gioco nel campionato del mondo, che ha sostituito il suo campione con un altro, dando la possibilità a nuovi piloti di mettersi in luce, con cinica ma evidente soddisfazione degli organizzatori, preoccupati perché la Formula 1 era ormai caratterizzata dal dominio incontrastato delle stesse facce. Il circo della Formula 1 sul circuito di Imola ha messo in scena un'allucinante visione. Qualcuno, non visibile; fuori campo, ha dettato le regole del suo gioco al cui interno si muovevano gli attori della tragedia, un apparato logico fondato su ipotetiche verità, sul sacrificio umano necessario perché l'ordine fosse rispettato. Secondo questa logica, se un *team* è capace di sostituire le ruote in cinque secondi, non lo si può penalizzare riducendo la velocità delle macchine nei *box* da 150 a 50 chilometri all'ora per evitare il massacro dei meccanici; se non c'è tempo per ripristinare l'asfalto delle piste, il che devasta ad ogni passaggio le auto rigide, senza sospensioni, non importa: si corre ugualmente. La corsa non si può fermare, lo spettacolo deve continuare, gli *sponsor* hanno pagato, il pubblico anche.

Allora, anche Senna, un campione, esce a 300 chilometri all'ora e muore e mentre tutti si chiedono se abbia ancora un senso continuare a correre, si prosegue ed avviene un altro incidente, che provoca il ferimento di quattro meccanici, ma ancora non basta: la regia decide che la corrida continui perché gli interessi economici in gioco sono troppo alti per rischiare di comprometterli. Poi si dice che i piloti sanno che rischio stanno affrontando.

Ciò che indigna e che sconvolge di più in questa sede è che tutto questo è accaduto perché non si è voluto rinunciare allo spettacolo, che significa soldi, pubblicità ed affari. Ancora una volta si sono trovate di fronte le ragioni della prudenza, del rispetto per la vita, della pietà e quelle del profitto,

del successo, dello sviluppo tecnologico ricercato ad ogni costo: principi che sono prevalsi rispetto ai diritti della vita, sempre più gravemente minacciati prima ancora che dallo sport, dalla guerra, ma soprattutto dalla tracotanza con la quale l'uomo crede di poter estendere il proprio dominio sulle forze della natura.

Esiste però un'altra Formula 1, sempre ignorata, anche in quest'aula nel corso della seduta odierna; mi riferisco alla Formula 1 degli addetti, dei manovali dei circuiti, dei meccanici. È una Formula 1 della quale nessuno parla o, quando lo si fa, il più delle volte viene data un'informazione mistificante.

Tifosi ed addetti ai lavori affermano che in fondo i piloti vengono pagati anche profumatamente per rischiare la vita, sempre ammesso che questa debba obbligatoriamente avere un prezzo, ma nessuno si pronuncia sui meccanici, sulla vita che fanno, su come vengono tutelati nel loro lavoro. Ad Imola, ad esempio, alcuni meccanici sono rimasti feriti nell'area dei *box*. La stampa ha elencato il nome dei feriti perché facevano parte dell'evento, ma nessuno ha cercato di esaminare in modo approfondito le condizioni di lavoro della manovalanza né l'entità della stessa. Gli operai della Formula 1 non sono solo quelli che seguono le gare, ma ve ne sono anche tantissimi altri che nelle officine costruiscono pezzo per pezzo le autovetture e sono costretti a subire passivamente il dominio delle multinazionali che li usano a loro piacimento. I contratti di lavoro delle squadre italiane sono regolati già da parecchio tempo da un meccanismo perverso che induce i lavoratori, pur di guadagnare una somma maggiore, ad accettare tempi e ritmi di lavoro impossibili. I meccanici, inquadrati con il contratto di metalmeccanici, per qualche lira in più, rappresentata dall'indennità di trasferta, rinunciano ...

PRESIDENTE. Collega Bellei Trenti, la devo avvertire che ha superato il tempo a sua disposizione già di un minuto.

ANGELA BELLEI TRENTI. Concludo, Presidente.

Come dicevo, i meccanici sono regolarmente costretti a rinunciare alle proprie ferie perché, quando si assentano, vengono immediatamente sostituiti.

Signor sottosegretario, lo sport è stato in passato lo specchio della società e della sua cultura. Così oggi noi possiamo dire che le ossessive richieste di prestazioni sempre più avanzate ed al limite rispecchiano esemplarmente il periodo storico che la nostra società sta vivendo, una società sopraffattrice, «masticatrice», da brivido in ogni campo.

Se appare inverosimile vietare per legge tali gare, è però doveroso imporre nuove norme di sicurezza. Il presidente della Federazione internazionale dell'automobile, Moseley, ha annunciato, prima del Gran premio di Montecarlo, ritocchi-barzioletta. Successivamente sono state proposte altre modifiche, ma dopo gli incidenti di Imola, che non possono essere considerati coincidenze straordinarie, occorrono interventi seri, la cui efficacia sarà condizionata dalla capacità di coordinamento che si sarà in grado di attivare. È necessario prevedere, come lei ha giustamente affermato (ma noi sottolineiamo che occorre farlo da subito), idonee strutture per garantire non solo maggiore sicurezza ai piloti, ai tecnici, agli sportivi, ma anche e soprattutto a quei lavoratori le cui condizioni di lavoro, lo ribadisco, sono precarie, difficili e comportano rischi per la salute.

Il nostro gruppo non si ritiene soddisfatto, signor sottosegretario, perché le sue risposte non ci paiono sufficienti a garantire una radicale modifica delle regole sportive, delle strutture delle automobili e delle piste, e quelli cui ha fatto riferimento sono interventi che, a nostro parere, non potranno scongiurare l'eventualità di nuove tragedie (*Applausi dei deputati del gruppo di rifondazione comunista-progressisti*).

**PRESIDENTE.** L'onorevole Galletti ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-00049.

**PAOLO GALLETTI.** Signor Presidente, signor sottosegretario, vorrei dichiararmi non soddisfatto della sua risposta, aggiungendo alle argomentazioni portate da vari colleghi

in quest'aula, trasversalmente da destra e da sinistra, una considerazione di tipo politico.

Non credo sia accettabile che la Formula 1, difficilmente catalogabile come sport, forse appartenendo di più alla categoria dello spettacolo, o meglio di quelle forme di esso legate agli eventi televisivi e alla pubblicità che producono un effetto diseducativo e direi anche di perversione dei valori, venga collocata in un territorio *extra legem*. Non basta chiedere incontri a fantasmagoriche società di piloti o di costruttori, né basta invocare l'attenzione di questo o di quello su eventuali nuove regole. Non credo sia accettabile che il Parlamento, signor sottosegretario — che peraltro vedo interessato ad altre vicende —, consegni problemi che riguardano i piloti, ma anche i meccanici e gli spettatori, all'autoregolamentazione di coloro che decidono sulle sorti dell'intero settore. Credo che in nessun altro ambito questo sarebbe tollerabile. Non mi pare accettabile, ripeto, che questo territorio rimanga *extra legem*.

Il primo motivo politico per il quale non sono soddisfatto della risposta, quindi, è che ci si limita a prendere atto che la materia viene regolata altrove, secondo interessi che non sono confessabili fino in fondo, perché extralegali e illegali. Per esempio, proprio ieri l'altro in televisione il professor Garattini ha denunciato la pubblicità abusiva delle sigarette realizzata tramite la Formula 1. Non vi è quindi illegalità solo per quanto riguarda la sicurezza dei piloti, dei lavoratori e degli spettatori, né solo per quanto riguarda la soglia di tollerabilità del rumore, ampiamente superata in tutte le gare, ma vi è anche pubblicità illegale.

È necessario modificare questo colossale *business*, questo spettacolo altamente diseducativo. È inutile, infatti, fare petizioni di principio quando poi, come affermava giustamente un collega, si creano modelli comportamentali altamente negativi che fanno della sfida alla morte il loro centro «disvaloriale». È inutile che ci arrabattiamo con convegni o spese inutili per educare i cittadini ad una corretta circolazione stradale quando ci troviamo poi di fronte a comportamenti come questi, che, anche se riguardano una minoranza nel paese, attirano

comunque, stando ai dati dell'*Auditel* citati dai colleghi, l'interesse di alcuni milioni di persone per questa forma di spettacolo, subito dopo un incidente.

Non voglio fare considerazioni moralistiche sul fatto che si tratta di un'antica e nuova barbarie che di sport non ha più nulla. Lo sport è infatti una competizione nella quale l'uomo mantiene la sua preminenza, non è una gara con la morte, né una subordinazione alle macchine. Credo, quindi, che il primo intervento del Governo in questo settore dovrebbe essere finalizzato a fissare limiti legislativi, a determinare una cornice nazionale ed internazionale nell'ambito della quale, poi, possono avere senso eventuali autoregolamentazioni. Tutto il resto — direi — è petizione di principio, è moralismo; si tratta di considerazioni che lasciano il tempo che trovano.

Non ha alcun interesse neppure la gara dei localismi («Il mio autodromo è più sicuro del tuo...»). Credo si tratti di un meccanismo che in quanto tale oggi non regge più. Quelli di cui discutiamo sono segnali di allarme: dimostrano che questo non è più uno sport e che occorre ridurre i danni e garantire che le competizioni — se proprio si devono svolgere — si effettuino comunque all'interno di limiti che pongano come fine ultimo il rispetto della vita (dei partecipanti, degli spettatori, dei meccanici), che impediscano forme illegali di pubblicità, di inquinamento acustico e soprattutto la diffusione di miti falsi e bugiardi come quelli che vengono propagandati da tale pseudo-sport.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Emiliani ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-00050.

**VITTORIO EMILIANI.** Presidente, signor sottosegretario, colleghi, vorrei innanzitutto ringraziare colui che posso ancora chiamare il collega Gianni Letta, del quale sono stato dirimpettaio per molti anni, nella professione (evidentemente è destino che restiamo dirimpettaio...). Lo ringrazio per la tempestività ed anche per la ricchezza dell'informazione. Tuttavia mi dichiaro solo parzialmente soddisfatto.

Se infatti è vero, come è vero, che l'auto-

dromo di Imola risulta oggi uno dei più sicuri e dei più dotati di servizi di sicurezza e di pronto intervento, è anche vero che questo concetto di sicurezza è assai labile e precario: bisogna cioè vedere a quale nozione di sicurezza si faccia riferimento. In realtà essa è tanto precaria che successivamente si sono verificati altri incidenti, pur se non altrettanto gravi. Si tratta ormai di uno stilloidico, la cui frequenza diviene sempre più allarmante: incidenti in prova a Silverstone, incidente quasi mortale (speriamo di no) a Montecarlo, nuovo terrificante incidente in Spagna...

È evidente che siamo di fronte ad un'organizzazione dell'agonismo sportivo che non regge più, sotto la pressione di elementi extrasportivi — spettacolari, pubblicitari, di *audience* televisiva — che allontanano sempre di più la competizione motoristica dalla realtà di un agonismo vissuto in maniera corretta e sportiva.

Certo, la dimensione del problema è internazionale: i singoli governi possono soltanto premere ed agire su taluni aspetti. Ma noi vorremmo che questa pressione, questa azione autonoma, fossero davvero esercitate fino in fondo.

Vi è qualcosa di profondamente sbagliato alla radice della Formula 1 così come si è venuta evolvendo, con regole disposte non da governi o da autorità extrasportive (politiche), ma dagli stessi costruttori, cioè da quanti ripongono interessi in una organizzazione multinazionale. Su questo bisogna assolutamente intervenire ed al più presto.

Si è anche detto che noi siamo all'avanguardia nelle misure di carattere ambientale. Mi auguro che rimarremo tali e, soprattutto, che si vada ulteriormente avanti in questa direzione. Ma dissento in parte dal collega ed amico Solaroli quando ricorda che Imola era un paradiso per le corse: probabilmente per chi non è appassionato di motori lo era meno, a causa dell'inquinamento acustico durante i giorni e le settimane di prove.

Il circuito di Imola è un ibrido: non è urbano come quello di Montecarlo, che il giorno dopo può essere ripristinato nella sua funzione ordinaria (non che io lo consideri ovviamente meno pericoloso), né è un auto-

dromo decentrato, come mi pare sia per esempio quello del Mugello. In sostanza è a metà fra un circuito urbano ed uno extraurbano: si trova in realtà a cinquecento metri dal centro storico, vicino agli ospedali ed alle scuole. Potrebbe allargarsi — e quindi migliorare ulteriormente la propria sicurezza — soltanto a danno di un parco storico, il Parco delle acque minerali. È un problema ambientale che a noi sta a cuore e che vorremmo fosse maggiormente sottolineato.

Lei ci ha detto anche che nelle stesse domeniche — purtroppo domeniche di morte, come nel caso di Imola (e non solo di Imola) — vi sono migliaia di appassionati dello sport motoristico che si esercitano in questa pratica; purtroppo vi sono poi milioni di automobilisti sulle strade e sulle autostrade che non si esercitano affatto, ma che in molti casi sembrano prendere questi cattivi modelli come esempi di comportamento.

Si è già rilevato l'aspetto non secondario dell'esaltazione spesso acritica da parte della diretta televisiva — magari della televisione pubblica — di gare che si sono trasformate in autentiche tragedie, quasi in mattanze. Indubbiamente è entrato a far parte del modello di comportamento il mito sbagliato della velocità a tutti i costi e soprattutto a rischio degli altri, e non soltanto della propria persona.

Credo che su questo punto vada data qualche indicazione anche alla Commissione di vigilanza sulla radiotelevisione pubblica e al Garante, perché davvero non possiamo accettare che un tale malcostume, questa maleducazione diventi un comportamento generalizzato (*Applausi dei deputati del gruppo progressisti-federativo*).

**PRESIDENTE.** L'onorevole Della Valle ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-00053.

**RAFFAELE DELLA VALLE.** Signor Presidente, ho ascoltato con molta attenzione l'intervento del dottor Letta, che ha parlato a nome del Governo. Devo dire che ho apprezzato la sua risposta, assolutamente puntuale e precisa; ha fissato limiti e confini ben precisi e in sostanza vale molto di più

delle parole spese dopo i luttuosi eventi verificatisi.

Era fatale che gli incidenti accaduti a Imola e Montecarlo provocassero reazioni e polemiche; si è scritto molto e da parte di taluni si è sentita l'utopistica — e vedremo perché — affermazione secondo la quale questi fatti impongono, come conseguenza finale, la chiusura degli autodromi. La polemica è stata assolutamente sterile, priva di contenuto, semplicistica; muovendosi in questa direzione, infatti, non si risolvono i problemi.

«Chiusura degli autodromi», hanno pontificato alcuni; anche in questa Assemblea dalle parole di qualcuno, anche se non è stato detto apertamente, è sembrata trasparire l'ipotesi ed affacciarsi l'opinione che le corse debbano essere abolite. Ho già detto che sarebbe semplicistico rispondere in questo modo; si può morire, infatti, anche sulle piste di sci, sui *ring* di pugilato, sui percorsi di *bob* e slittino, in piscina e allo stadio. Chi non ricorda, ad esempio, i 39 morti nello stadio di Heysel, in Belgio, o gli accoltellamenti e le risse che avvengono costantemente negli stadi? Eppure nessuno si sogna di ipotizzare la chiusura degli stadi.

Certo, non intendo ricoprire il ruolo di difensore d'ufficio degli autodromi né far parte del partito della Formula 1. Ma se è vero che l'onorevole Solaroli è cittadino di Imola è altrettanto vero che io sono cittadino di Monza; è quindi probabile, possibile, verosimile che nelle mie vene scorra la passione — perché no? — per l'autodromo, che frequento anche come sportivo. Conseguentemente mi sembra utile e necessario dare un contributo di carattere tecnico al dibattito, onde fugare dubbi, incertezze, ma soprattutto polemiche assolutamente gratuite che non forniscono alcun apporto ad una discussione che deve pur sempre essere esclusivamente tecnica.

Ho vissuto la realtà dell'autodromo e — ripeto — abito vicino ad uno di essi, ne conosco i problemi e so anche perfettamente perché di recente si sono verificati incidenti del genere, quando da cinque anni non ve ne erano stati.

Onorevole collega, cosa c'entra il muretto di Imola se è vero che da anni era stato

eretto e mai si era avuto un incidente di tale natura e proporzione? Dobbiamo allora chiederci perché incidenti di questo tipo si verificano e quindi se ciò avvenga per una cattiva impostazione di carattere tecnico e — perché no? — anche culturale da parte di coloro che sono preposti all'organizzazione e alla manutenzione di un autodromo o se, viceversa, questi incidenti accadono perché la tecnologia è andata oltre.

Ci meravigliamo di questi fatti ma non ci chiediamo perché tecnicamente possano accadere. Oggi vi sono vetture alle quali hanno tolto le sospensioni e che sviluppano una potenza di 800-850 cavalli; oggi abbiamo vetture che raggiungono una velocità da 0 a 200 chilometri orari in 30 secondi: esse sono quindi fortemente competitive con gli aerei, che nell'arco di 1 minuto e mezzo o 2 minuti decollano a 300 chilometri all'ora; mi riferisco per esempio ai 747, che hanno portate enormi. Ci meravigliamo, quindi, che si verificano incidenti di tal genere?

Ma la realtà è un'altra; tecnicamente e tecnologicamente le vetture, così come sono articolate, non possono circolare se è vero, come è vero, che sono ridotte a semplici carretti senza le sospensioni, capaci di procedere a 300 chilometri orari, con una velocità iniziale di sviluppo di 200 chilometri ormai in 30 secondi. Ecco qual è la grossa problematica che, mi sembra, il Governo stia affrontando e che si trova all'attenzione degli organismi competenti. Cosa c'entrano, allora, le filosofie e gli organizzatori degli autodromi? Sanno lor signori che, soltanto per la sicurezza dell'autodromo Monza — e credo che Imola sia sulla stessa lunghezza d'onda — ha speso in un anno e mezzo 23 miliardi? Evidentemente — giacché ritengo, ripeto, che Imola abbia fatto la stessa somma nel corso di questi anni — gli organizzatori hanno ben in mente i loro obblighi e i loro compiti e mi sembra che li assolvano con estremo rigore e con puntualità.

Cosa bisogna fare allora? Occorre rendersi conto che il rischio cresce enormemente quando l'exasperazione delle condizioni di guida e delle sollecitazioni del mezzo raggiunge una soglia oltre la quale l'uomo non ha più alcuna possibilità di controllo. Cosa volete che facciano le cinture di sicurezza se

l'uomo improvvisamente, mentre marcia a 300 all'ora, subisce un impatto con un ostacolo fisso? In tal caso, ovviamente, non vi sarà mai una norma di sicurezza che sia realmente tale.

Si rivelano quindi puntuali e precisi i lavori di una commissione che sta approntando altri studi nonché la revisione di tutti i circuiti posta in essere dalla FIA in questi giorni; puntuale e precisa appare la ricognizione degli autodromi che si sta compiendo e soprattutto mi sembra puntuale e preciso l'intervento volto a rettificare le normative che disciplinano le autovetture e quelle che necessariamente investono questioni tecniche, che vanno dall'alettone all'imposizione delle sospensioni e a tutta una serie di altri aspetti.

Così facendo — mi sia consentito dirlo — potremo restituire nuovamente lo sport dell'automobile a quella che era la sua genesi iniziale, dandogli un'operatività anche dal punto di vista economico e sociale. Non dimentichiamo che le corse dell'autodromo servono anche, tecnicamente, al perfezionamento di quei provvedimenti che poi verranno adottati sulle automobili normali. Non scordiamo che se oggi abbiamo i freni a disco e se in futuro avremo quelli a carbonio lo dobbiamo proprio a chi sperimenta negli autodromi tali particolari possibilità. Non dimentichiamo che se avremo benzine più sofisticate lo dovremo proprio all'esperienza di quei corridori che attualmente rischiano la loro vita, perché stanno sperimentando particolari miscele che via via saranno poi adottate dal mondo industriale.

Non dimentichiamo, dunque, questi risultati ed il fatto che intorno agli autodromi ruotano molte persone che in tale attività vengono occupate. Quindi, da tale punto di vista, l'autodromo costituisce anche una grande ricchezza per il nostro paese e — credo che il sindaco di Imola non possa smentirmi — un forte polo di attrazione turistica, se è vero come è vero che una gara automobilistica richiama molto spesso intorno al circuito dalle 80 alle 150 mila presenze.

Ed allora, senza enfasi né drammi, ma con un grande senso di responsabilità, con oculatezza, rigore e scienza estremi sosteniamo che giustamente il Governo ha imboccato

una strada rettilinea che lo porterà ad operare rettifiche là dove esse saranno necessarie.

**PRESIDENTE.** Collega Della Valle, la invito a concludere.

**RAFFAELE DELLA VALLE.** Al tempo stesso, questo intervento potrà contemperare equamente gli interessi sociali e quelli, opposti, degli sportivi, dei corridori e degli addetti ai lavori (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

**PRESIDENTE.** È così esaurito lo svolgimento dell'interpellanza e delle interrogazioni sui tragici incidenti nell'autodromo di Imola e nel circuito di Montecarlo.

**Annunzio della presentazione di disegni di legge di conversione e loro assegnazione a Commissioni in sede referente ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento.**

**PRESIDENTE.** Il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro delle risorse agricole, alimentari e forestali hanno presentato alla Presidenza, a norma dell'articolo 77 della Costituzione, il seguente disegno di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 30 maggio 1994, n. 322, recante rifinanziamento della legge 28 agosto 1989, n. 302, concernente disciplina del credito peschereccio di esercizio» (635);

Il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro delle risorse agricole, alimentari e forestali hanno presentato alla Presidenza, a norma dell'articolo 77 della Costituzione, il seguente disegno di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 30 maggio 1994, n. 323, recante disposizioni urgenti per la campagna lattiero-casearia 1994-1995» (636);

Il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro degli affari esteri hanno presentato alla Presidenza, a norma dell'articolo 77 della Costituzione, il seguente disegno di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 30 maggio 1994, n. 324, recante attuazione dell'embargo deliberato dal Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite nei confronti della Libia, nonché disposizioni procedurali in materia di embargo nei confronti degli Stati della ex Jugoslavia e per la missione umanitaria in Mozambico» (637);

Il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro dei trasporti e della navigazione hanno presentato alla Presidenza, a norma dell'articolo 77 della Costituzione, il seguente disegno di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 30 maggio 1994, n. 326, recante misure urgenti in materia di parcheggi e di trasporti» (638);

Il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro dell'ambiente hanno presentato alla Presidenza, a norma dell'articolo 77 della Costituzione, il seguente disegno di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 30 maggio 1994, n. 327, recante interventi urgenti per il risanamento e l'adeguamento dei sistemi di smaltimento delle acque usate e degli impianti igienico-sanitari dei centri storici e nelle isole dei comuni di Venezia e di Chioggia, nonché disposizioni relative ai rischi di incendi rilevanti» (639);

Il Presidente del Consiglio dei ministri ed i ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dei lavori pubblici, delle risorse agricole, alimentari e forestali e dei trasporti e della navigazione hanno presentato alla Presidenza, a norma dell'articolo 77 della Costituzione, il seguente disegno di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 30 maggio 1994, n. 328, recante disposizioni urgenti a favore delle zone colpite da fenomeni alluvionali nei mesi da settembre a dicembre 1993» (640).

Il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro delle finanze hanno presentato alla Presidenza, a norma dell'articolo 77 della Costituzione, il seguente disegno di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 31 maggio 1994, n. 330, recante semplificazione

## XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 GIUGNO 1994

ne di talune disposizioni in materia tributaria» (641);

Il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro del tesoro hanno presentato alla Presidenza, a norma dell'articolo 77 della Costituzione, il seguente disegno di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 31 maggio 1994, n. 332, recante norme per l'accelerazione delle procedure di dismissione di partecipazioni dello Stato e degli enti pubblici in società per azioni» (642);

A norma del comma 1 dell'articolo 96-bis del regolamento, suddetti disegni di legge sono deferiti, in sede referente, rispettivamente:

alla VI Commissione permanente (Finanze), con il parere della I, della V, della IX e della XIII Commissione;

alla XIII Commissione permanente (Agricoltura), con il parere della I Commissione e della Commissione speciale per le politiche comunitarie;

alla III Commissione permanente (Esteri), con il parere della I, della II, della IV, della V, della VI, della IX, della X, della XIII Commissione e della Commissione speciale per le politiche comunitarie;

alle Commissioni riunite VIII (Ambiente) e IX (Trasporti), con il parere della I, della V e della XI Commissione;

alla VIII Commissione permanente (Ambiente), con il parere della I, della II, della V, della IX, della X, della XII Commissione e della Commissione speciale per le politiche comunitarie;

alla VIII Commissione permanente (Ambiente) con il parere della I, della II, della V, della VI, della VII, della IX, della X, della XI e della XIII Commissione;

alla VI Commissione permanente (Finanze), con il parere della I, della II, della V, della VII, della VIII, della X, della XI e della XII Commissione;

alle Commissioni riunite V (Bilancio) e VI (Finanze), con il parere della I, della II, della IV, della VIII, della IX, della X, della XI Commissione e della Commissione speciale per le politiche comunitarie.

I suddetti disegni di legge sono altresì assegnati alla I Commissione permanente

(Affari costituzionali) per il parere all'Assemblea, di cui al comma 2 dell'articolo 96-bis. Tale parere dovrà essere espresso entro giovedì 16 giugno 1994.

### Calendario dei lavori dell'Assemblea per il periodo 2-14 giugno 1994.

**PRESIDENTE.** La Conferenza dei presidenti di gruppo, riunitasi ieri con l'intervento del rappresentante del Governo, non ha raggiunto un accordo unanime sui lavori della Camera; pertanto, ai sensi del comma 3 dell'articolo 24 del regolamento, in base agli orientamenti largamente prevalenti il Presidente della Camera ha predisposto il seguente calendario dei lavori per il 2 e il 14 giugno 1994:

*Giovedì 2 giugno (antimeridiana e pomeridiana):*

Deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento sul disegno di legge di conversione n. 581;

Esame e votazione finale del disegno di legge di conversione del decreto legge n. 301 del 1994 recante: «Accelerazione delle procedure di dismissione della partecipazione del Ministero del tesoro nell'INA S.p.A. e disposizioni urgenti sulla estinzione dell'obbligo di cessione di quota parte dei rischi delle imprese che esercitano l'assicurazione vita» (581) *(da inviare al Senato — scadenza 22 luglio) (qualora la Commissione ne concluda l'esame);*

Deliberazione a sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento su disegni di legge di conversione.

*Martedì 14 giugno (antimeridiana):*

Interpellanze ed interrogazioni.

La Camera sospenderà i suoi lavori nella settimana dal 6 all'11 giugno in concomitanza con la consultazione elettorale europea ed amministrativa.

Nella giornata di martedì 14 giugno sarà convocata la Conferenza dei presidenti di gruppo.

Su questa comunicazione, ai sensi del comma 3 dell'articolo 24 del regolamento, potranno intervenire i deputati che lo ri-

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 GIUGNO 1994

chiedano per non più di due minuti ciascuno e di dieci minuti complessivi per ciascun gruppo.

Nessuno chiedendo di parlare, il suddetto calendario sarà stampato e distribuito.

#### **Autorizzazione di relazione orale.**

**PRESIDENTE.** Il calendario dei lavori prevede per domani la discussione del disegno di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 23 maggio 1994, n. 301, recante accelerazione delle procedure di dismissione della partecipazione del Ministero del tesoro nell'Istituto nazionale delle assicurazioni - INA S.p.A. e disposizioni urgenti sulla estinzione dell'obbligo di cessione di quota parte dei rischi delle imprese che esercitano l'assicurazione vita» (581).

Pertanto la VI Commissione permanente (Finanze) è autorizzata a riferire oralmente all'Assemblea.

#### **Ordine del giorno della seduta di domani.**

**PRESIDENTE.** Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Giovedì 2 giugno 1994, alle 9,30:

1. — *Deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento sul disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 23 maggio 1994, n. 301, recante accelerazione delle procedure di dismissione della partecipazione del Ministero del tesoro nell'Istituto nazionale delle assicurazioni - INA S.p.a. e disposizioni urgenti sulla estinzione dell'obbligo di cessione di quota parte dei rischi delle imprese che esercitano l'assicurazione vita (581).

2. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 23 maggio 1994, n. 301, recante accelerazione delle procedure di dismissione della partecipazione del Ministero del tesoro nell'Istituto nazionale delle assicurazioni - INA S.p.a. e disposizioni urgenti sulla estinzione dell'obbligo di cessione di quota parte dei rischi delle imprese che esercitano l'assicurazione vita (581).

*(Relazione orale).*

3. — *Deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento sul disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 29 aprile 1994, n. 262, recante provvedimenti finalizzati alla razionalizzazione dell'indebitamento delle società per azioni interamente possedute dallo Stato (401).

— *Relatore:* Pericu.

Avverto che la Presidenza si riserva di inserire nel punto 3 dell'ordine del giorno, riguardante la deliberazione sull'esistenza dei requisiti di necessità e di urgenza ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento, anche altri disegni di legge di conversione, e particolarmente quelli sui quali la Commissione affari costituzionali esprima parere contrario.

**La seduta termina alle 12,50.**

**IL CONSIGLIERE CAPO  
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA  
DOTT. VINCENZO ARISTA**

**L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
DOTT. MARIO CORSO**

*Licenziato per la composizione e la stampa  
dal Servizio Stenografia alle 16,30.*