

**Mercoledì 13 Gennaio 1999**

**alle ore 9 e 15**

**517<sup>a</sup> e 518<sup>a</sup> Seduta Pubblica**

**ORDINE DEL GIORNO**

- I. Comunicazioni del Governo sulla criminalità a Milano.**
- II. Discussione sulle comunicazioni del Presidente del Consiglio dei ministri sul «patto sociale».**
- III. Seguito della discussione di mozioni sullo scalo aereo di Malpensa (*testi allegati*).**
- IV. Seguito della discussione dei disegni di legge:**
  - Disposizioni urgenti per l'elevamento dell'obbligo di istruzione (*Approvato dalla Camera dei deputati*). **(3524)**
  - BRIENZA ed altri. – Norme per l'innalzamento dell'obbligo di istruzione e formazione. **(3441)**
  - ASCIUTTI ed altri. – Disposizioni urgenti per l'elevamento dell'obbligo di istruzione scolastica o professionale. **(3474)**
    - *Relatrice* PAGANO (*Relazione orale*).

**MOZIONI ALL'ORDINE DEL GIORNO**

TOMASSINI, VEGAS, TRAVAGLIA, TERRACINI, BETTAMIO, (1-00319)  
SCHIFANI, BALDINI, PIANETTA, FILOGRANA, LAURO, (9 ottobre 1998)  
MANFREDI. – Il Senato,

premessi:

che il 16 settembre 1998 la Commissione europea ha bocciato il cosiddetto «decreto Burlando» per Malpensa 2000;

che tale decisione è stata così motivata: «L'Italia non può applicare le norme sulla ripartizione del traffico all'interno del sistema aeroportuale di Milano contenute nel decreto 5 luglio 1996, n. 46-T, e nel decreto 13 ottobre 1997, n. 70-T»;

che il pronunciamento ha fatto seguito al ricorso presentato il 16 febbraio 1998 da British Airways, Iberia, Lufthansa, Olympic Airways, Sabena, Sas e Tap Air Portugal (alle quali si sono aggiunte successivamente Air France ed Austrian Airlines) contro la ripartizione dei voli tra Linate e Malpensa stabilita dal decreto;

che il progetto Malpensa è stato finanziato dalla Comunità, dal Fondo europeo per gli investimenti e dalla BEI;

che la capacità iniziale di Malpensa come «hub» internazionale è di 18 milioni di passeggeri nel 1998 per giungere a 24 milioni nel 2000;

che la BEI ha subordinato l'erogazione dei finanziamenti all'adozione da parte delle autorità italiane di norme sulla ripartizione del traffico con un consistente trasferimento del traffico stesso da Linate a Malpensa;

che la data del 25 ottobre prevista dal decreto per l'apertura di Malpensa è stata fissata senza che la Commissione sia stata preventivamente informata o consultata;

che il decreto, secondo la Commissione europea, privilegia di fatto l'Alitalia e non è proporzionato all'obiettivo di concentrare il traffico su Malpensa come «hub»;

che il nuovo decreto sulla ripartizione del traffico tra i due scali milanesi di Linate e Malpensa dovrebbe essere pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* sabato 10 ottobre 1998;

che il commissario europeo ai trasporti, Neil Kinnock, ha preannunciato in termini inequivocabili che se il ministro Burlando non avesse introdotto cambiamenti sostanziali nel nuovo decreto la seconda bocciatura sarebbe stata inevitabile;

che solo dopo queste minacce è stato raggiunto, nella serata di giovedì 8 ottobre, l'accordo;

che il caro prezzo pagato dal Governo per raggiungere *in extremis* tale accordo è stato il seguente: il 34 per cento dei voli potrà rimanere a Linate, mentre il rimanente 66 per cento si trasferirà a Malpensa dal 25 ottobre, all'interno della quota del 34 per cento dei voli che resteranno a Linate è stato fissato un tetto massimo del 70 per cento entro cui le compagnie aeree possono decidere di collegare le mete che desiderano;

che le compagnie straniere potranno mantenere parte dei collegamenti tra Linate ed i propri «hub» (Parigi, Francoforte, eccetera) facendo così concorrenza a Malpensa 2000;

che le responsabilità del Governo dell'Ulivo in merito alla bocciatura europea sono gravi e palesi;

che il Governo ha condotto male le trattative dimostrando per l'ennesima volta l'incapacità di gestire i rapporti con i vertici dell'Unione europea, come è già accaduto per i fondi strutturali;

che, nel 1997, 846.100 passeggeri hanno viaggiato da Milano verso un altro aeroporto passando attraverso Amsterdam, Francoforte, Parigi, Londra, Madrid e Roma, senza contare i passeggeri transitati dagli scali svizzeri,

impegna il Governo:

a rendere effettiva e funzionale l'apertura di Malpensa 2000 il 25 ottobre 1998 onde evitare, tra l'altro, gravi disagi per i passeggeri;

a garantire e realizzare in tempi ristretti il completamento delle indispensabili infrastrutture di collegamento (ferrovia tra Malpensa e Gallarate, ferrovia tra Malpensa e Novara, collegamento diretto con la A4 Milano-Torino, autostrada A26 «dei Trafori», corsia di emergenza lungo la A8 ed altre opere viarie) tra Milano città e Malpensa e non solo;

a definire un piano di graduale trasferimento dei voli da Linate a Malpensa, in relazione allo stato di attuazione dei collegamenti ferroviari e stradali.

LAURO, NOVI, ASCIUTTI, FILOGRANA, GRECO, BALDINI, MANCA, GERMANÀ. – Il Senato,

(1-00320)

(9 ottobre 1998)

premesse:

che il 10 ottobre 1998 sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* il decreto del Ministro dei trasporti che consentirà l'apertura, per il 25 ottobre prossimo, dell'aeroporto di Malpensa come «hub» ovvero come snodo di traffico aeroportuale che raccoglierà la clientela del Nord Italia a scapito degli altri «hub» europei;

che non si è ancora a conoscenza dei modi e dei tempi per conseguire una gradualità di trasferimento dei voli da Linate a Malpensa dal prossimo 25 ottobre fino al gennaio del 2000 e una flessibilità delle compagnie nella scelta dei voli da trasferire a Malpensa;

considerato:

che la maggior parte dei passeggeri provenienti dal Sud dell'Italia per Milano-Linate si reca nel capoluogo milanese per ragioni di lavoro o di salute;

che tale trasferimento comporterà notevoli disagi agli stessi dal momento che Malpensa è ancora mal collegata al centro della città;

che i tempi per raggiungere il centro di Milano da Malpensa renderebbero inutile in termini di economicità il ricorso al trasporto aereo,

impegna il Governo a far sì che i voli provenienti dal Centro-Sud per Milano-Linate non vengano spostati, almeno per i primi tre anni, a Malpensa.

CURTO, LISI, SPECCHIA, BUCCIERO, MAGGI, PONTONE, FLORINO, COZZOLINO. – Il Senato, (1-00325)  
(29 ottobre 1998)

premessò:

che agli atti ispettivi d'iniziativa parlamentare attivati per il problema di Malpensa 2000 non sono assolutamente seguiti riscontri da parte governativa;

che il nuovo Governo, appena insediato, non ha potuto non appurare che le critiche, le perplessità e le osservazioni riguardo ai disservizi e ai disagi che sarebbero emersi con l'utilizzo dello scalo di Malpensa 2000 si sono dimostrate fondate;

che si è in presenza di ritardi di molte ore, di un numero corposo di prenotazioni annullate, al momento di almeno 5.000 bagagli fermi, senza la concreta certezza che essi possano essere consegnati entro brevissimo tempo ai legittimi proprietari;

che sempre più frequentemente avviene il dirottamento su altre linee nazionali ed internazionali di notevoli flussi di traffico, insostenibili per l'approssimazione e la superficialità con cui si è attivato il nuovo scalo;

che vengono ormai lamentati sempre più costantemente la perdita di affari, il rinvio di allettanti opportunità e l'abbandono di impegni specifici;

considerato che quanto lamentato è da riferirsi soprattutto all'utenza proveniente dal Mezzogiorno d'Italia, nonostante i reiterati impegni di vari Governi per il rilancio del Sud, il miglioramento infrastrutturale teso ad ottimizzare i rapporti e gli interscambi, la valorizzazione e la razionalizzazione dei sistemi di trasporto collegati al Sud;

anche in considerazione della decisione di dirottare su Malpensa i voli di Bari e Brindisi, con conseguente aumento considerevole dei tempi di collegamento reale con Milano,

impegna il Governo a modificare la situazione estremamente negativa venutasi a determinare con gli scali di Bari e Brindisi, attraverso una diversa programmazione, almeno fin tanto che le strutture di collegamento fra Malpensa e Milano non consentiranno tempi di percorrenza uguali a quelli che attualmente vengono impiegati per raggiungere il centro di Milano dall'aeroporto di Linate.

DE LUCA Athos, D'ALESSANDRO PRISCO, FALOMI, SEMENZATO, AGOSTINI, MAZZUCA POGGIOLINI, FIGURELLI, MELE. – Il Senato, (1-00326)  
(3 novembre 1998)

premessò:

che è stato risolto il complesso contenzioso con gli organismi comunitari in merito all'apertura dell'aeroporto Malpensa 2000;

che l'operatività del trasferimento dei voli, da Linate e dagli altri aeroporti italiani, a Malpensa 2000 verrà subordinata alla piena efficienza della struttura e alla sua effettiva capacità di carico;

che dunque il trasferimento dei voli non può che essere graduale e andare di pari passo con l'adeguamento dei collegamenti viari e ferroviari;

che nella fase di avvio dell'attività del nuovo aeroporto si stanno registrando forti disagi per i viaggiatori;

che il trasferimento dei voli internazionali Alitalia dall'aeroporto di Fiumicino a Malpensa 2000 comporterà forti disagi per tutti gli utenti del Centro-Sud;

che, in particolare, da una ricerca effettuata sulla programmazione invernale 1998-99 di Alitalia risulta chiara la riduzione di circa 115 voli internazionali settimanali, pari al 18 per cento del totale Alitalia su Roma, con la cancellazione di 31 rotte internazionali;

che di queste 31 destinazioni 15 non sono più raggiungibili da Roma neppure utilizzando vettori esteri; si tratta, tra le altre, di importanti città come Boston, Caracas, Chicago, Johannesburg, Los Angeles, Manila, Nairobi, Santiago del Cile, Sydney;

che la maggior parte di queste destinazioni internazionali riguardano voli extra-Unione europea che l'attuale quadro normativo non permette di affidare ad altri vettori italiani o esteri;

che il Presidente del Consiglio ha ammesso i disagi possibili per i collegamenti con il Centro-Sud ed ha espresso la necessità di progettare un nuovo sistema che «compensi l'aumento del disagio con la possibilità di fruire di un maggior numero di voli, anche attraverso la possibilità di uno scalo a Fiumicino dei voli provenienti dal Sud e diretti a Malpensa»;

che dunque il Governo si è detto disponibile ad effettuare i necessari adattamenti alla redistribuzione dei voli tra Malpensa e Fiumicino, tenendo conto delle esigenze del bacino di servizio dell'utenza;

che è necessaria, come chiedono i cittadini, gli amministratori pubblici e le forze sociali, una progressiva liberalizzazione del mercato dei voli internazionali, che superi il sistema del concessionario unico degli *slot* internazionali italiani;

che la vicenda di Malpensa 2000 denuncia la mancanza di una vera programmazione del nostro sistema dei trasporti, visto che per la crescita di Fiumicino erano già previsti 1.700 miliardi di investimenti pubblici per il potenziamento dei collegamenti e delle infrastrutture, impegna il Governo:

ad adottare misure che garantiscano una ripartizione equilibrata e complementare del traffico aereo tra i due *hub* di Malpensa e Fiumicino, il primo proiettato verso il Nord e il secondo verso il Sud del mondo, in maniera da non aggravare gli oneri di trasporto e gli oneri economici degli utenti del Centro-Sud, in un quadro in cui l'obiettivo finale è la conquista di maggiori quote di traffico aereo per il nostro paese e dunque affidando a Fiumicino e Malpensa un ruolo preciso in una prospettiva di crescita per tutti e due gli scali;

a raggiungere, in tempi brevi, adeguati *standard* di liberalizzazione del mercato dei trasporti aerei in maniera da assicurare quella pluralità e ricchezza di offerta che si rivela sempre più urgente, in particolare per gli utenti che gravitano nell'area centro-meridionale del nostro paese.

MEDURI, VALENTINO, RAGNO, GERMANÀ, BEVILACQUA, (1-00328)  
NAPOLI Bruno, MONTELEONE, MULAS, CAMPUS, PONTONE. – (10 novembre 1998)  
Il Senato,

premesse:

che l'Alitalia, come compagnia di bandiera, ha rivestito e riveste un ruolo di importanza strategica per l'intero sistema produttivo nazio-

nale, in quanto capace di condizionare sviluppo, competitività, occupazione e riqualificazione territoriale;

che, nonostante la piena liberalizzazione delle attività di trasporto aereo, in vigore dal 1° aprile 1997, l'Alitalia ha continuato a produrre e gestire servizi aerei nazionali e internazionali con modalità sostanzialmente monopolistiche;

che, nonostante la possibile futura privatizzazione, l'Alitalia oggi è ancora una società per azioni a prevalente capitale pubblico, detenuto tramite l'IRI dal Ministero del tesoro, cioè dallo Stato, i cui rappresentanti siedono nel suo consiglio di amministrazione;

che, nonostante la sua autonomia privatistica, l'Alitalia e il suo amministratore delegato di turno, dottor Domenico Cempella, debbono rispondere al paese e allo Stato delle proprie azioni, non potendo eludere le istanze sociali complessive e le responsabilità derivanti, se non altro, dall'aver richiesto ed ottenuto il cospicuo recente finanziamento di 2.750 miliardi, autorizzato, peraltro, dall'Unione europea proprio come «aiuto di Stato»;

che la nuova rete di collegamenti Alitalia, così come è stata ridefinita, in funzione della centralità del nuovo *hub* di Malpensa 2000, con la concentrazione, dimostratasi tanto forzosa quanto disastrosa, su questo scalo dei voli trasferiti non solo da Linate, ma anche da Roma-Fiumicino e dal resto del bacino italiano, testimonia come gli interessi e le strategie dell'Alitalia e del suo amministratore delegato non coincidono automaticamente con gli interessi più ampi e generali del paese, che debbono ispirarsi a fini sociali e non certo solo a logiche di mercato, squisitamente aziendalistiche;

che una corretta prospettiva di sviluppo del trasporto aereo italiano deve vedere l'aeroporto di Milano-Malpensa proiettato verso il Nord e quello di Roma-Fiumicino proiettato verso il Sud del mondo, cioè deve basarsi sulla distinzione dei loro ruoli e sulla loro piena integrazione e complementarietà, finalizzata alla conquista di nuove quote di traffico, sia passeggeri che merci, e non certo, come sta accadendo, al tentativo di far crescere forzosamente l'*hub* di Malpensa a discapito di Roma-Fiumicino e dell'intero Mezzogiorno d'Italia, isole comprese;

che nel documento di programmazione economica e finanziaria stilato dal Ministero del tesoro si legge, a pagina 88, che «l'impegno del Governo a realizzare condizioni favorevoli alla crescita economica del Mezzogiorno è rinforzato dalla consapevolezza che proprio da questa area è possibile ottenere un contributo determinante allo sviluppo di tutto il paese» ed ancora, a pagina 103, che «il nuovo orientamento dei traffici mondiali ha attribuito al Mezzogiorno una nuova centralità. Conseguentemente il Mezzogiorno non è più un'area marginale, ma può legittimamente aspirare, come dimostra l'esperienza di Gioia Tauro, al ruolo strategico di porta europea per i traffici con i paesi dell'Estremo Oriente, del Medio Oriente e del Nord-Africa. Questa vocazione richiede l'individuazione dei varchi di accesso – portuali e aeroportuali – e delle reti di connessione con l'area continentale»;

che, tenuto conto della inadeguatezza non solo dei collegamenti stradali e ferroviari di accesso ma delle stesse infrastrutture e dei sistemi aeroportuali, torre di controllo compresa, razionalità e buonsenso, oltre che ragioni tecnico-operative, consigliavano, come condiviso da più par-

ti e, in particolare, come sembra, dalla stessa Civilavia con atto formale, di rinviare o quantomeno di procedere con gradualità all'avvio delle operazioni su Malpensa 2000, garantendo nel contempo una ridistribuzione dei voli nazionali su Linate, più equilibrata e attenta alle esigenze delle popolazioni del Sud-Italia;

che in tale direzione acquista forza l'esigenza di rivitalizzare e rafforzare l'aeroporto dello Stretto, sito a Reggio Calabria, che serve un bacino molto vasto comprendente, oltre a Reggio Calabria e la sua intera provincia, anche la grande città di Messina e buona parte della sua provincia;

che in tale ottica vanno individuate nuove linee che colleghino direttamente l'aeroporto dello Stretto almeno anche con Torino e Bologna;

che, come ampiamente dimostrato dai macroscopici disservizi di questi giorni, Malpensa 2000 non era, come non è, ancora pronta ed idonea a sopportare e gestire il grosso volume di traffico che vi è stato riversato;

che, in particolare, lo scalo non può ancora disporre della nuova torre di controllo, che previsionalmente dovrebbe diventare operativa non prima di un anno, e che al momento viene utilizzata la vecchia torre di controllo, situata a nord dell'aeroporto e ben lontana dalla aerostazione di Malpensa 2000 e dalle due piste esistenti, con evidenti difficoltà a regolare e controllare il percorso al suolo degli aeromobili e sulle piazzole di sosta, se non con una serie di soluzioni tampone come la installazione di videocamere, e con ripercussioni sui livelli di sicurezza delle operazioni a terra;

che, da quanto è stato possibile apprendere, l'apertura di Malpensa 2000 alla data del 25 ottobre 1998 è stata voluta, con protervia ed ostinazione, dall'amministratore delegato di Alitalia, dottor Domenico Cempella, che, assistito dal responsabile dei rapporti istituzionali, dottor Marco Zanichelli, si è avvalso dell'appoggio del Governo Prodi ed, in particolare, ha trovato nell'ex Ministro dei trasporti Burlando il paladino, tanto disponibile quanto caparbio, di interessi, al limite, vantaggiosi e comprensibili per una azienda, ma non certo per il paese, che è stato così coinvolto in una serie infinita di polemiche e contrasti, con una caduta di immagine e credibilità sia a livello internazionale ed europeo sia all'interno nei confronti delle popolazioni del Mezzogiorno d'Italia e delle isole,

impegna il Governo:

ad invitare l'Alitalia ad istituire nuove linee, almeno da e per Torino e Bologna e l'aeroporto dello Stretto di Reggio Calabria;

ad avviare con urgenza i necessari interventi di riequilibrio dei collegamenti tra Linate e le città del Mezzogiorno e delle isole e di compensazione delle negative ricadute occupazionali, riappropriandosi del potere di indirizzo, programmazione e controllo della politica del trasporto aereo in Italia;

ad indagare sulle cause e sull'andamento della vicenda che ha portato al disastro organizzativo di Malpensa 2000, accertando, contemporaneamente, le responsabilità dei soggetti in gioco, verso i quali prendere adeguati provvedimenti;

a riferire sui termini del preannunciato accordo tra Alitalia e KLM prima della sua sottoscrizione da parte dell'Alitalia e sulla compatibilità di tale accordo con gli interessi generali del paese;

ad accertare quale sarà il ruolo finale dell'Alitalia nel contesto di tale alleanza, evitando che possa essere relegata al ruolo di semplice compagnia aerea regionale europea, suddita della KLM.

CASTELLI, AVOGADRO, ANTOLINI, BIANCO, WILDE, MANARA, BRIGNONE, PREIONI, PERUZZOTTI. – Il Senato,

(1-00329)

(11 novembre 1998)

premesse:

che le gravi difficoltà organizzative che stanno interessando l'avvio dell'attività dello scalo aereo di Malpensa 2000 rischiano di compromettere seriamente il regolare svolgimento del traffico aereo con evidenti disagi per gli utenti e per l'intera economia padana;

che non sarà facile eliminare i disagi in tempi brevi; infatti gli stessi non sono imputabili solo alle difficoltà legate all'inaugurazione o al necessario periodo di rodaggio ma a ben più gravi carenze organizzative e, secondo la stessa Alitalia, «i disservizi hanno superato tutte le previsioni della vigilia»;

che i disagi maggiori per gli utenti sono senz'altro quelli legati agli spostamenti da e per Milano – il servizio pubblico è assolutamente insufficiente, i taxi hanno dei costi elevatissimi, che lievitano in maniera esponenziale a causa del traffico convulso e degli ingorghi che si creano sulle principali direttrici – ed è quindi assolutamente urgente stilare un piano immediato e credibile per colmare le gravi insufficienze che affliggono i collegamenti con l'aeroporto di Malpensa 2000,

impegna il Governo:

a presentare entro dieci giorni alla Commissione competente il preciso elenco delle opere stradali e ferroviarie mancanti o da completare e dei finanziamenti erogati per ciascuna opera, con i tempi certi di completamento;

preso atto dell'estrema difficoltà di accesso alla Malpensa da parte delle regioni ad est di Milano e al contempo del fatto che lo stesso Ministero individua come sistema aeroportuale milanese gli aeroporti di Linate, Malpensa e Orio al Serio, a predisporre, ai sensi degli articoli 8, paragrafo 5, e 9 del Regolamento CEE n. 2408/92, sentiti tutti i soggetti coinvolti, un piano transitorio che razionalmente utilizzi tutti e tre i suddetti scali avendo come obiettivo principale il soddisfacimento delle esigenze degli utenti.

ELIA, LAVAGNINI, GIARETTA, ROBOL, POLIDORO, MONTAGNINO, FOLLIERI, VERALDI. – Il Senato,

(1-00330)

(17 novembre 1998)

premesse:

che, a seguito della risoluzione del contenzioso con la commissione dell'Unione europea, è finalmente entrato in funzione il nuovo aeroporto milanese della Malpensa;

che, tuttavia, permangono gravi e complessi problemi connessi sia all'efficienza delle strutture sia ai collegamenti autostradali e ferroviari;

che da ciò derivano forti disagi per l'utenza con ripercussioni sull'intero traffico aereo nazionale,



impegna il Governo ad attuare urgenti ed organici interventi volti a far sì che il nuovo scalo aeroportuale sia in grado di raggiungere in tempi ravvicinati il massimo *standard* d'efficienza operativa.

TOMASSINI, VENTUCCI, BETTAMIO, BALDINI, SCHIFANI, ASCIUTTI, MANCA, GRECO. – Il Senato, (1-00331)  
(17 novembre 1998)

premessò:

che si è appreso dell'avvenuta apertura dei cantieri per la realizzazione della corsia di emergenza sull'Autolaghi (A8);

che si è memori che tali lavori, inspiegabilmente tralasciati durante la costruzione della terza corsia, oltre a causare disservizi, hanno comportato un pesante tributo di vite umane;

considerato:

che la corsia di emergenza non è stata prevista per tutta la totalità del percorso autostradale, ma il 5 per cento del percorso autostradale ne sarà privo;

che sull'intero percorso da Milano a Malpensa il traffico veicolare, a causa dei passeggeri in transito, aumenterà del 300 per cento;

che non vi è al momento attuale alcun piano anticatastrofe nella zona dell'aeroporto;

che la struttura sanitaria più vicina all'aeroporto è l'ospedale di Somma Lombardo, del tutto insufficiente per eventuali emergenze;

che, infine, la rete del 118 intorno all'aeroporto non appare ancora sufficientemente idonea alle emergenze,

impegna il Governo a verificare:

che i lavori vengano svolti nel minor tempo possibile e che siano effettivamente estesi a tutto il percorso dell'autostrada;

che siano approntati idonei sistemi di avviso per informare tempestivamente gli utenti delle autostrade delle difficoltà e dei disagi che via via si verranno a creare durante i lavori;

che sia previsto un piano di emergenza in caso di catastrofe nella zona dell'aeroporto;

che siano previsti, durante la costruzione della corsia di emergenza e, a maggior ragione, a seguito dell'operatività dell'aeroporto, la completa attivazione e i contemporanei adeguamenti di tutti gli ospedali della zona in modo da velocizzare eventuali operazioni di soccorso;

che venga studiato un piano di potenziamento con finanziamento dedicato per l'ospedale di Somma Lombardo, affinché sia sufficientemente dotato per rispondere alle prime emergenze;

che siano previsti risarcimenti per eventuali incidenti durante i lavori in corso o conseguenti alla mancanza di una corsia di emergenza adeguata.

SARTO, RIPAMONTI, CORTIANA, PIERONI, BOCO, BORTOLOTTO, CARELLA, DE LUCA Athos, LUBRANO di RICCO, MANCONI, PETTINATO, SEMENZATO. – Il Senato, (1-00332)  
(17 novembre 1998)

premessò:

che è stato concluso il complesso contenzioso con gli organismi comunitari in merito all'apertura dell'aeroporto Malpensa 2000;

che il piano regolatore aeroportuale di Malpensa 2000 è stato approvato nel febbraio 1987 e per questo motivo non è stato assoggettato

alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 349 del 1986 e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 377 del 1988;

che le modifiche intervenute tra il progetto iniziale e il progetto in corso di realizzazione, e soprattutto l'incremento di traffico prevedibile in seguito al recente decreto di trasferimento a Malpensa del traffico di Linate per le relazioni superiori a 500 chilometri, rendono necessario ai sensi della direttiva comunitaria n. 85/337/CEE lo svolgimento della procedura di VIA finalizzata a stabilire la compatibilità ambientale dell'incremento di traffico e delle funzioni ad esso collegate;

che la provincia di Varese ha predisposto un piano esecutivo d'area da cui si evincono chiaramente le modifiche che il progetto ha subito nel corso degli anni ed in particolare la diversa entità dei coinvolgimenti territoriali rispetto a quelli precedentemente indicati;

che le modifiche al progetto originario hanno mutato i termini del confronto sul nuovo scalo dato che si tratta di piste più lunghe, nuove infrastrutture, nuovi volumi di traffico verso l'aeroporto e nuovi volumi di traffico aereo con i connessi problemi di inquinamento atmosferico e acustico;

che il Servizio per la valutazione dell'impatto ambientale del Ministero dell'ambiente aveva già invitato la Società Aeroporti di Milano a collaborare all'avvio della procedura di VIA;

che vi è, allo stato, una totale inadeguatezza dei collegamenti viari e soprattutto ferroviari, in particolar modo rispetto al previsto vertiginoso aumento dei flussi di traffico passeggeri e merci;

che tale inadeguatezza è tanto più grave in quanto il ritardo nella realizzazione delle infrastrutture di collegamento doveva essere evitato mediante una adeguata programmazione;

che per il futuro *hub* di Malpensa 2000 sono ipotizzati flussi di circa 24-30 milioni di passeggeri e di un milione di tonnellate di merci all'anno;

che, in particolare, rispetto al progetto originario vi sono rilevanti modificazioni nell'assetto del sedime aeroportuale, modifiche alle infrastrutture di accesso, nuove attività collaterali quali quelle relative alla Cargo City, al Polo di Gallarate e al *trade centre* nell'area vincolata del Parco del Ticino;

che il Parco del Ticino ha recentemente aggiornato la pianificazione del proprio territorio attraverso la revisione del Piano territoriale di coordinamento (PTC), vincolando come aree inedificabili alcune delle zone per le quali il piano territoriale d'area di Malpensa prevede nuovi insediamenti;

che i cittadini del comprensorio della Malpensa hanno chiesto che vengano bloccati i voli notturni dalle ore 22 alle ore 6 e che venga istituito un sistema di rilevazione delle soglie di rumore raggiunte, in maniera tale da garantire il rispetto del limite di 50 DBA;

che il Governo deve subordinare l'operatività dei trasferimenti dei voli da Linate alla piena efficienza della struttura e alla sua effettiva capacità di carico, in un quadro di ottimizzazione del sistema aeroportuale regionale;

che dunque il trasferimento dei voli non può che essere graduale e andare di pari passo con l'adeguamento dei collegamenti viari e ferroviari;

che la Commissione lavori pubblici del Senato, con atto Senato n. 3237, ha deliberato lo stanziamento di 300 miliardi per i collegamenti ferroviari al nuovo *hub*;

che il Governo deve anche pervenire ad una equilibrata ripartizione del traffico interno, in particolar modo tra Roma e Milano, in maniera da non aggravare gli oneri di trasporto e gli oneri economici degli utenti del Centro-Sud, in un quadro in cui l'obiettivo finale da confermare è la conquista di maggiori quote di traffico aereo internazionale per il nostro paese, e dunque affidando a Fiumicino e Malpensa un ruolo definitivo in una prospettiva di crescita per tutti e due gli scali, impegna il Governo:

a garantire la compatibilità ambientale del nuovo sistema infrastrutturale connesso all'apertura dell'aeroporto Malpensa 2000;

a garantire che la sostenibilità del passaggio ai regimi di traffico ipotizzati, vale a dire un traffico di circa 24-30 milioni di passeggeri e di un milione di tonnellate di merci all'anno, venga sottoposta a una verifica di impatto ambientale;

a garantire che le nuove opere di completamento del sistema di comunicazioni viarie e ferroviarie all'aeroporto di Malpensa 2000, che investono sia il comprensorio lombardo che quello piemontese, vengano sottoposte ad una verifica di impatto ambientale;

a garantire che le opere relative a strutture indotte o connesse al nuovo aeroporto e ricomprese nel nuovo piano d'area, specialmente situate in parchi e altre aree soggette a vincoli, a tutela idrogeologica o ad altri particolari tutele, vengano sottoposte ad una verifica di impatto ambientale;

ad istituire un sistema di monitoraggio continuo dei livelli di inquinamento acustico e atmosferico relativi al comprensorio di Malpensa, impegnandosi a garantire il rispetto dei limiti prescritti in materia di emissioni;

a rispettare le indicazioni contenute nei Piani territoriali di coordinamento e nei piani del Parco del Ticino relativi sia al versante lombardo che a quello piemontese;

a valutare la più equilibrata ripartizione del traffico interno, in particolar modo tra Roma e Milano, in maniera da non aggravare gli oneri di trasporto e gli oneri economici degli utenti del Centro-Sud, in un quadro in cui l'obiettivo finale da confermare è la conquista di maggiori quote di traffico aereo internazionale per il nostro paese, e dunque affidando a Fiumicino e Malpensa un ruolo definito in una prospettiva di crescita per tutti e due gli scali;

a realizzare con assoluta celerità le connessioni ferroviarie e le intermodalità necessarie alla costruzione di un efficiente sistema di collegamenti con il nuovo *hub*. (*Nuovo testo*)

FUMAGALLI CARULLI, D'URSO, MUNDI, MANIS, MAZZUCA POGGIOLINI, VERTONE GRIMALDI, BRUNI, PINGGERA, IULIANO, DONDEYNAZ, RIGO, OSSICINI. – Il Senato,

premessi:

che la caratteristica essenziale di un *hub* aeroportuale è la efficienza gestionale, efficienza che sia nella fase preparatoria propedeutica alla apertura del nuovo impianto di Malpensa sia in quella di avvio del-

(1-00335)

(19 novembre 1998)

la operatività ha denunciato lacune talmente rilevanti da causare danni per decine di miliardi con ricadute negative di immagine per il paese e per l'intero sistema aeroportuale;

che in nessun documento ufficiale, in nessun atto programmatico, in nessun accordo comunitario veniva prospettata una possibile penalizzazione dei collegamenti Nord-Sud e Sud-Nord, penalizzazione misurabile sia in termini di costi diretti che di disagi nei trasferimenti, connessioni e servizi per gli itinerari Mezzogiorno d'Italia-Milano;

che la regione Lombardia, il comune di Milano e la società SEA, in due riunioni ufficiali presso la Presidenza del Consiglio e in quattro riunioni presso il Ministero dei trasporti e della navigazione, avevano assicurato sin dal mese di luglio 1998 la piena funzionalità dell'impianto aeroportuale a partire dal 25 ottobre 1998 sia in termini di efficienza nei collegamenti con Linate e con la città di Milano sia in termini di piena agibilità delle piste all'avvicinamento e all'atterraggio degli aeromobili anche in condizioni di scarsa visibilità per nebbia, sia infine in termini di efficienza nei servizi con particolare riguardo alla rete di imbarco e smistamento dei bagagli;

che gli impegni assunti in sedi ufficiali, prima richiamati, sono stati completamente disattesi e addirittura, dopo venti giorni dall'apertura dello scalo, si sono già manifestati una serie di inconvenienti, quale quello relativo alla riparazione della deformazione del manto di copertura della pista, che mettono in evidenza la completa inefficienza dell'attuale gestione e la contestuale irresponsabilità dei soggetti istituzionali quali la regione Lombardia ed il comune di Milano in quanto non garanti di impegni assunti;

che lo stato di disagio ed il perdurare di disservizi, oltre a generare danni all'erario, costi elevatissimi alla collettività, marginalizzazione nei collegamenti delle realtà centro-meridionali del paese, possono mettere in crisi la sicurezza dell'intero impianto aeroportuale;

che le previsioni di realizzazione di collegamenti ferroviari e stradali efficienti tra lo scalo di Malpensa e la città di Milano e tra lo scalo di Malpensa e quello di Linate, collegamenti essenziali per consentire all'impianto di diventare un *hub*, non potranno essere pronti, come affermato dalla SEA, dalla regione Lombardia e dal comune di Milano, entro il prossimo semestre del 1999 ma lo saranno addirittura nel primo semestre del 2000,

impegna il Governo:

a sollecitare gli azionisti della SEA a dare immediatamente un segnale di cambiamento nell'attuale assetto gestionale della società;

ad identificare in modo chiaro, con una sistematica attività di monitoraggio, tutti gli eventi che producono danni alla collettività, quantificando le diseconomie generate e mettendo contestualmente in mora i soggetti che ne avevano garantito la piena efficienza;

ad attivarsi perchè siano ripristinati i collegamenti Nord-Sud e Sud-Nord fino al momento in cui il nuovo scalo di Malpensa potrà essere un reale *hub*, o da parte dell'Alitalia o anche da parte di altre compagnie disponibili, ove ciò sia compatibile con le direttive comunitarie.

VEDOVATO, FALOMI, CARPINELLI, PAROLA, DIANA Lorenzo, VISERTA COSTANTINI, MACONI, MONTAGNA, PIATTI, PIZZINATO, BERNASCONI, BESOSTRI, ROGNONI, SMURAGLIA, DUVA, DE CAROLIS. – Il Senato, (1-00337)  
(19 novembre 1998)

premessò:

che la risoluzione del complesso contenzioso con gli organismi comunitari ha consentito l'apertura del nuovo scalo aeroportuale di Malpensa 2000;

che occorre quindi affrontare in modo organico l'insieme delle problematiche connesse alla piena operatività della nuova struttura, al suo inserimento nel sistema aeroportuale nazionale, ai collegamenti viari e ferroviari nonché alla compatibilità ambientale, con particolare riferimento all'inquinamento acustico ed atmosferico,

impegna il Governo:

a predisporre un quadro definitivo e completo dei finanziamenti erogati e di quelli ancora occorrenti e delle opere stradali e ferroviarie da realizzare o completare per assicurare in tempi certi collegamenti adeguati con l'area metropolitana milanese, con le altre aree lombarde e con le aree confinanti del Piemonte;

ad adottare misure che garantiscano una ripartizione equilibrata e complementare del traffico aereo tra i due *hub* di Malpensa e Fiumicino in un quadro in cui l'obiettivo finale è la conquista di maggiori quote di traffico aereo per il nostro paese, affidando ai due aeroporti un ruolo definito in una prospettiva di crescita per entrambi gli scali;

ad adoperarsi, anche nei rapporti internazionali, per conseguire in tempi brevi adeguati *standard* di liberalizzazione del mercato dei trasporti aerei in modo da assicurare, anche per le rotte internazionali non comunitarie, una ampia pluralità di offerte e una crescita complessiva del mercato;

ad adottare misure che assicurino la compatibilità ambientale del nuovo sistema intermodale, costituito dall'aeroporto e dalle infrastrutture connesse, attraverso l'effettuazione della verifica di impatto ambientale, la realizzazione di un sistema di monitoraggio continuo dei livelli di inquinamento acustico e atmosferico, la definizione di rotte di atterraggio e decollo che minimizzino l'impatto nei confronti dei centri abitati.

SPECCHIA, MAGGI, BATTAGLIA, MULAS, BUCCIERO, BEVILACQUA, CUSIMANO, CURTO, MEDURI, RAGNO, LISI, MONTELEONE, CAMPUS, CARUSO Antonino. – Il Senato, (1-00340)  
(19 novembre 1998)

premessò:

che l'entrata in funzione dell'aeroporto Malpensa 2000 è avvenuta in tempi e modalità che hanno determinato gravissimi disfunzioni e disagi agli utenti anche per la mancanza di sufficienti collegamenti autostradali e ferroviari;

che corali proteste sono venute dalle regioni del Mezzogiorno e dalla Sardegna a seguito della decisione dell'Alitalia di spostare dall'aeroporto di Linate a quello di Malpensa i voli provenienti da tali aree;

che la suddetta decisione ha comportato maggiori spese e tempi più lunghi per raggiungere il centro di Milano;

che successivamente l'Alitalia ha dato la propria disponibilità a riattivare sull'aeroporto di Linate cinque coppie di voli provenienti da

alcuni aeroporti del Sud escludendo comunque l'aeroporto Papola di Brindisi;

che, per quanto riguarda la Puglia, lo spostamento del traffico aereo da Linate a Malpensa ha determinato un calo di partenze e di arrivi del 29 per cento da Bari e del 47 per cento da Brindisi;

che è in atto la penalizzazione dell'aeroporto Papola di Brindisi anche attraverso la decisione dell'Alitalia di anticipare a partire dal 1° dicembre prossimo alle ore 6,15 il volo Brindisi-Roma, già in precedenza anticipato dalle ore 7 alle ore 6,40;

rilevato che è invece necessario modificare la decisione dell'Alitalia tenendo conto degli interessi delle regioni meridionali e della Sardegna, che non possono essere penalizzate nell'importante e delicato settore dei traffici e dei collegamenti aerei,

impegna il Governo ad ottenere il ripristino su Linate di almeno il 33 per cento dei collegamenti preesistenti con gli aeroporti del Mezzogiorno e della Sardegna e ad inserire comunque un volo da Brindisi che serva tutta l'area ionico-salentina e quindi tre province.

DI BENEDETTO, NAPOLI Roberto, CIRAMI, CIMMINO, CORTELLONI, LAURIA Baldassare, FIRRARELLO, MINARDO, IACCHIA. – Il Senato, (1-00342)  
(19 novembre 1998)

premessò:

che l'apertura assai travagliata dell'aeroporto «Malpensa 2000» ha determinato importanti sconvolgimenti nel campo del trasporto aereo sia a livello di compagnie internazionali che di bandiera;

che non cessano le polemiche circa il buon funzionamento dell'aeroporto, l'impatto ambientale, il danno lamentato dalle compagnie minori e la penalizzazione dei collegamenti con il Mezzogiorno;

considerata la grande importanza che riveste attualmente l'aeroporto di «Malpensa 2000» e che assumerà in particolare nell'anno del Giubileo,

impegna il Governo:

a produrre ogni misura di propria competenza che renda più agevole il funzionamento dell'aeroporto «Malpensa 2000» ed i collegamenti del sistema viario e ferroviario con Milano;

a non aggravare le spese di trasporto delle persone e delle merci che debbono sopportare gli utenti del Centro-Sud, zone già particolarmente svantaggiate, in quanto il nostro Paese soltanto se realizza la piena efficienza degli aeroporti di Fiumicino, Malpensa e Linate è in grado di fronteggiare l'agguerrita concorrenza straniera.



