

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

251^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 2 MAGGIO 1989

Presidenza del vice presidente TAVIANI

INDICE

CONGEDI E MISSIONI	Pag. 3	Assegnazione	Pag. 31
PROCEDIMENTI RELATIVI AI REATI PREVISTI DALL'ARTICOLO 96 DELLA COSTITUZIONE		Presentazione di relazioni	31
Trasmissione di decreti di archiviazione	3	Approvazione da parte di Commissioni permanenti	32
DISEGNI DI LEGGE		COMMISSIONI PERMANENTI	
Trasmissione dalla Camera dei deputati e assegnazione	4	Presentazione di relazioni	32
Nuova assegnazione	4	INCHIESTE PARLAMENTARI	
SUI LAVORI DEL SENATO		Presentazione di proposte	32
PRESIDENTE	5	DOMANDE DI AUTORIZZAZIONE A PROCEDERE IN GIUDIZIO	
POLLICE (<i>Misto-DP</i>)	5	Deferimento	32
INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI		GOVERNO	
Svolgimento:		Trasmissione di documenti	33
LIBERTINI (<i>PCI</i>)	6 e <i>passim</i>	CORTE COSTITUZIONALE	
SANTUZ, <i>ministro dei trasporti</i>	7 e <i>passim</i>	Ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per il giudizio di legittimità	33
PERUGINI (<i>DC</i>)	20 e <i>passim</i>	CORTE DEI CONTI	
ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI MERCOLEDÌ 3 MAGGIO 1989	28	Trasmissione di documentazione	33
ALLEGATO		MOZIONI E INTERROGAZIONI	
DISEGNI DI LEGGE		Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni	33
Trasmissione dalla Camera dei deputati	30	Annunzio	28
Annunzio di presentazione	31	Interrogazioni da svolgere in Commissione ..	40

Presidenza del vice presidente TAVIANI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 17*).

Si dia lettura del processo verbale.

ULIANICH, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 27 aprile.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Bisso, Cossuta, Meoli, Spadaccia, Taramelli.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Angeloni, Florino, Lama e Toth, in zona Valdarno, per attività della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle condizioni di lavoro nelle aziende.

Procedimenti relativi ai reati previsti dall'articolo 96 della Costituzione, trasmissione di decreti di archiviazione

PRESIDENTE. Con lettere in data 26 aprile 1989, il Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Roma ha comunicato, ai sensi dell'articolo 8, comma 4, della legge costituzionale 16 gennaio 1989, n. 1, che il Collegio per i procedimenti relativi ai reati previsti dall'articolo 96 della Costituzione, costituito presso il suddetto Tribunale, ha disposto, con decreto in data 14 aprile 1989, l'archiviazione degli atti risultanti da uno stralcio del procedimento penale contro il signor Salvatore Vacante, relativi al deputato Rino Formica, nella sua qualità di Ministro delle finanze *pro tempore*; con decreto in pari data, l'archiviazione degli atti relativi ad un esposto del signor Giuseppe Di Franco nei confronti del deputato Adolfo Battaglia, nella sua qualità di Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato *pro tempore*; con decreto in pari data, l'archiviazione degli atti relativi ad una denuncia sporta dal signor Marcello Buono nei confronti del deputato Claudio Signorile, nella sua qualità di Ministro dei trasporti *pro tempore*; con decreto in pari data, l'archiviazione degli atti relativi ad una denuncia sporta dal signor Adriano Ciccioni nei confronti del deputato Valerio Zanone, nella sua qualità di Ministro della difesa *pro tempore*; con decreto in pari data,

l'archiviazione degli atti relativi ad una denuncia sporta dal signor Ignazio Li Gotti nei confronti del deputato Antonio Gava, nella sua qualità di Ministro dell'interno *pro tempore*.

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati e assegnazione

PRESIDENTE. In data 28 aprile 1989, il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

C. 3781. - «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° aprile 1989, n. 120, recante misure di sostegno e di reindustrializzazione in attuazione del piano di risanamento della siderurgia» (1723) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Detto disegno di legge è stato deferito, in pari data, in sede referente, alla 10^a Commissione permanente (Industria, commercio, turismo), previ pareri della 1^a, della 5^a, della 6^a, della 11^a Commissione, della Giunta per gli affari delle Comunità europee e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

È stato inoltre deferito alla 1^a Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, comma 3, del Regolamento.

Disegni di legge, nuova assegnazione

PRESIDENTE. Su richiesta della 13^a Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali), sono stati deferiti in sede redigente alla Commissione stessa i seguenti disegni di legge, già assegnati a detta Commissione in sede referente:

TORNATI ed altri. - «Provvedimenti per la ricostruzione della Valtellina e della Val Brembana» (830);

GOLFARI ed altri. - «Disposizioni per la ricostruzione e la rinascita della Valtellina e delle zone adiacenti colpite dalle eccezionali calamità dell'estate 1987» (1205);

FORTE ed altri. - «Provvedimenti per la ricostruzione e lo sviluppo della Valtellina e delle adiacenti aree site nelle province di Como, Bergamo e Brescia colpite dalle avversità atmosferiche dei mesi di luglio ed agosto 1987» (1252);

BISSI ed altri. - «Disposizioni per la ricostruzione e la rinascita della Valtellina e delle zone adiacenti colpite dalle eccezionali calamità dell'estate 1987» (1316);

La 13^a Commissione permanente è autorizzata a riunirsi sin dalla giornata di domani, in ore non coincidenti con quelle delle sedute dell'Assemblea.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.

Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

POLLICE. Domando di parlare sui lavori del Senato.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POLLICE. Signor Presidente, mi appello alla sua sensibilità e a quella di tutto l'Ufficio di Presidenza affinché non s'abbiano più a ripetere sedute come questa odierna. Bisogna certamente ringraziare l'illustre rappresentante del Governo, il ministro dei trasporti, onorevole Santuz, però, signor Presidente, non si possono compiere gli atti più importanti del nostro mandato parlamentare, che non è soltanto legislativo ma comprende anche una funzione ispettiva e di controllo, nè si possono relegare dibattiti così importanti in un momento in cui non vi è assolutamente nessuno, non vi sono i colleghi e addirittura non vi sono molti degli interroganti e degli interpellanti. Pertanto, ripeto, non si può relegare questo atto, che considero il più importante dopo quello legislativo, nei ritagli di tempo.

Quindi chiedo a lei, signor Presidente, che nella prossima riunione della Conferenza dei Presidenti di Gruppo le interpellanze e le interrogazioni vengano inserite in un momento particolare della settimana e che per questioni così importanti venga riabilitato il *question time*, in cui si registrano una reale partecipazione, presenza ed interesse.

PRESIDENTE. Nella Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, lei, senatore Pollice, potrà intervenire e sollevare la questione da lei posta. In ogni caso, tenga presente che io sono parlamentare dal 1945 e che, se nel 1945 non esistevano ancora le interrogazioni, dal 1946, anno in cui furono introdotte, esse sono sempre state svolte in una determinata seduta. Quindi, rivolga il suo appello, che magari sottoscriverò anch'io, ai Gruppi parlamentari e non alla Presidenza perchè essa ha sempre inserito le interpellanze e le interrogazioni, fin dal 1946, all'ordine del giorno di un'apposita e specifica seduta. Lei si trova ad avere alla Presidenza uno dei quattro parlamentari più anziani di servizio e probabilmente anche di età, che certe cose le ricorda.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni. Sarà svolta per prima una interpellanza del senatore Libertini e di altri senatori:

LIBERTINI, BAIARDI, NESPOLO, LOTTI, VISCONTI, SENESI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

a) che la legge n. 210 (riforma delle ferrovie) non prevede nè i licenziamenti nè la cassa integrazione;

b) che per iniziativa dei parlamentari comunisti e per la ferma opposizione sindacale è stato bocciato l'emendamento proposto alla legge

finanziaria dal Governo Gorla, che mirava a introdurre la cassa integrazione nelle Ferrovie dello Stato;

c) che non è accettabile che decisioni di tale valenza siano assunte senza consultare i sindacati e il Parlamento;

d) che ogni decisione relativa alla riparazione del materiale ferroviario deve essere assunta all'interno di un programma che, in coerenza con le scelte del Piano dei trasporti, preveda un forte potenziamento del sistema ferroviario e del nodo di Torino,

gli interpellanti chiedono di conoscere la condizione e le prospettive della Officina Grandi Riparazioni di Torino dell'ente Ferrovie dello Stato;

in particolare, si chiede di sapere:

1) se è vero che il Governo e l'ente Ferrovie dello Stato abbiano deciso la chiusura della Officina Grandi Riparazioni di Torino; in quale sede questa decisione sia stata presa; quali ragioni ispirino un tale orientamento e perchè il Parlamento e i lavoratori siano privi di precise notizie al riguardo;

2) se il Governo e l'ente abbiano in questa eventualità predisposto un programma che consenta di garantire nella stessa area di Torino, senza alcun sacrificio o regresso dei lavoratori, processi di mobilità da posto a posto di lavoro, beninteso dell'ente Ferrovie dello Stato.

(2-00125)

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LIBERTINI. Questa interpellanza, signor Presidente, onorevole Ministro, è vecchia di un anno e ciò testimonia anche un modo di procedere al quale dobbiamo assolutamente porre termine, perchè la risposta alle interpellanze e alle interrogazioni ha valore soprattutto se è abbastanza rapida. Pertanto, come ho fatto in altre circostanze, chiedo alla Presidenza del Senato di garantire che la funzione di sindacato, che il Parlamento ha, sia assicurata e possa svolgersi pienamente.

Tuttavia, a questo ritardo di un anno nella risposta si pone riparo se il Ministro nella sua replica sarà chiaro. La questione di cui ci occupiamo nell'interpellanza costituisce infatti un *rebus* intorno al quale si affaticano le menti, giustamente preoccupate, dei lavoratori della Officina Grandi Riparazioni di Torino ma anche, per altro aspetto, i dirigenti del Politecnico e gli amministratori comunali della città.

Il problema ricordato nell'interpellanza è infatti il seguente. Le Officine Grandi Riparazioni di Torino occupano una vasta area centrale alle spalle del Politecnico. Da parecchio tempo è diffusa la voce secondo la quale, nel quadro di una riorganizzazione delle officine ferroviarie, l'Officina Grandi Riparazioni di Torino è destinata ad essere chiusa, anche in rapporto all'apertura di officine di grande riparazione nell'Italia meridionale. Ora, i lavoratori dell'Officina, naturalmente, non sono d'accordo su tale chiusura e noi stessi, prima di procedere in tale direzione, vorremmo che da parte dell'ente e del Governo vi fosse un programma per le officine ferroviarie. In ogni caso comunque è bene uscire dall'ambito delle vociferazioni, che tuttavia non sono di corridoio, perchè se ne parla apertamente anche nell'assemblea, alla presenza del direttore dell'Officina.

Esiste dunque questo punto interrogativo, ma c'è ancora di più. In

convegni ufficiali al Politecnico si è infatti discusso dell'utilizzazione di quest'area e altrettanto è avvenuto nel consiglio comunale di Torino. A motivo di ciò i lavoratori dell'Officina si domandano se il loro destino sia stato deciso da qualcuno all'insaputa di tutti. La questione è stata posta ai parlamentari della città ed io a loro nome l'ho sollevata un anno fa e per un anno ho atteso una risposta. Il Ministro allora deve dirci se esiste una decisione, in quale sede è stata presa e con quale legittimità, per la chiusura dell'Officina Grandi Riparazioni e, se tale decisione non è stata assunta, il Ministro ci dica almeno se immagina che possa essere adottata. Se questa ipotesi non esiste, allora la si cancelli, si azzeri però questo interrogativo che inquieta sia i lavoratori sia quanti pensano di usufruire di queste aree.

Aggiungo che nell'ipotesi - deprecabile - della chiusura dell'Officina Grandi Riparazioni di Torino vi è il problema del destino dei lavoratori occupati per i quali non è possibile una soluzione in cassa integrazione. Come nell'interpellanza ricordiamo, infatti, la strada della cassa integrazione per i dipendenti delle ferrovie è stata sbarrata. Qualcuno ha provato in questo ramo del Parlamento ad introdurla ma l'operazione è stata bloccata anche dalla nostra ferma presa di posizione. Poichè inoltre non è accettabile un processo di mobilità stravolgente, due sono i casi: o non esiste nessun progetto di chiusura delle Officine, oppure questa decisione è stata presa, ma allora vogliamo sapere in quale sede, con quale legittimità e con quale programma relativo ai lavoratori attualmente occupati in esse. Sono questi i quesiti ai quali non solo noi, ma molti lavoratori, gli amministratori degli enti candidati a gestire essenzialmente quelle aree e gli stessi amministratori della città di Torino attendono una risposta.

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza testè svolta.

SANTUZ, ministro dei trasporti. Effettivamente, signor Presidente, le cose sono ancora ferme al punto di domanda cui faceva riferimento l'onorevole Libertini. Prima di spiegare bene come stanno le cose però mi si consenta di fare una breve cronistoria di tutta la vicenda. L'Officina Grandi Riparazioni di Torino dell'ente Ferrovie dello Stato sorge, come qui è stato detto, su un'area, adiacente al centro storico, destinata dal piano regolatore cittadino a verde pubblico ed occupa una superficie complessiva di circa 170.000 metri quadri di cui 75.000 coperti.

Esiste un protocollo di intesa sottoscritto il 19 dicembre 1985 tra ente, regione Piemonte e comune di Torino in cui si ribadisce l'inopportunità dell'attuale localizzazione dell'Officina e l'impegno da parte dell'ente di rendere libere le aree attualmente occupate e questo tenendo anche in considerazione la vetustà dell'impianto, il cui mantenimento in esercizio nelle attuali condizioni non è ritenuto economicamente conveniente dall'ente stesso.

Dalle notizie che ho direttamente attinto e che mi sono state fornite dall'ente risulta che nell'ambito territoriale del comune di Torino non esistono altre aree utilizzabili per un nuovo insediamento dell'Officina raccordabili con le linee delle Ferrovie dello Stato. D'altra parte l'ente già a suo tempo informò le organizzazioni sindacali dell'eventuale chiusura dell'Officina in previsione della costruzione di tre nuove officine nel Mezzogiorno nell'ambito degli interventi straordinari di cui alla legge n. 317

del 1974 e in particolare di quella di Nola, da adibire alla riparazione di mezzi leggeri autotrainanti, settore attualmente curato dall'officina di Torino.

Attualmente, però, la chiusura rimane subordinata all'entrata in funzione di questa officina di Nola e il problema è all'attenzione dell'amministratore straordinario dell'ente delle Ferrovie dello Stato, il quale non si è ancora pronunciato in merito. È evidente che, qualora si dovesse addivenire ad una apertura e a una piena funzionalità dell'officina di Nola, ci troveremmo di fronte alla necessità di chiudere l'officina di Torino, non senza, come assicurato formalmente dall'ente, adottare e promuovere ogni iniziativa tendente alla salvaguardia dell'occupazione mediante non una qualsiasi mobilità, ma una mobilità mirata che tenga presenti i profili professionali nell'area del compartimento di Torino nell'ambito dell'ente delle Ferrovie dello Stato.

Comunque, ad oggi una decisione non è stata ancora assunta.

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LIBERTINI. Sono profondamente insoddisfatto per tre motivi. In primo luogo, la risposta del Ministro conferma che il problema è nel limbo, quindi siamo ancora in uno stato di incertezza, quello stesso che la nostra interpellanza registrava un anno fa. È una condizione dalla quale occorre uscire, signor Ministro, non rimettendosi alle decisioni di un amministratore straordinario, tra l'altro scaduto e in *prorogatio*, ma con una decisione politica che riguarda il futuro dell'insieme della riparazione ferroviaria, punto dal quale occorre partire.

In secondo luogo sono insoddisfatto perchè l'idea della chiusura dell'Officina di Torino, così come viene presentata nella sua replica, deve essere letta anche alla luce delle inquietanti proiezioni che il commissario dell'ente, ora scaduto, Schimberni ha fatto qui al Senato a proposito dell'occupazione. In queste proiezioni si parla di un esubero di 60.000-70.000 ferrovieri ed è difficile immaginare che, se si chiude un'officina, di fronte ad un esubero di quella dimensione, ventilandosi l'introduzione forzata della cassa integrazione per l'ente, questi lavoratori possano sentirsi sicuri del loro futuro e garantiti da una mobilità controllata nell'area, come lei assicura.

In terzo luogo sono insoddisfatto perchè credo che l'ente stesso non abbia approfondito quale sia la funzione dell'Officina. Prima di visitarla (l'ho fatto due volte), avevo la sensazione che l'Officina potesse essere facilmente surrogata; ma non è così. Allo stato dei fatti e anche nell'eventualità dell'apertura dell'officina di Nola, si pongono dunque problemi proprio dal punto di vista dell'esercizio dell'ente. Quindi, lamento un insufficiente approfondimento del problema da parte dell'ente e del Governo.

Per concludere voglio augurarmi che il Governo giunga finalmente a decisioni chiare che salvaguardino radicalmente l'occupazione dei lavoratori, la funzionalità del sistema ferroviario piemontese e torinese e la funzionalità delle riparazioni.

Su questo argomento noi ci riserviamo di tornare, perchè non riteniamo che decisioni di questa portata debbano essere prese alle spalle del Parlamento, tanto meno da un commissario straordinario che ormai dovrebbe essere in carica, a mio avviso, solo per l'ordinaria amministrazione.

PRESIDENTE. Segue un'interpellanza presentata dal senatore Libertini e da altri senatori:

LIBERTINI, LOTTI, SENESI, BISSO, GIUSTINELLI, PINNA. - *Al Ministro dei trasporti.* - Per avere notizie sulle ragioni della persistente crisi del sistema del traffico aereo, sulle sue cause strutturali e sulle politiche capaci di rimuoverle. Al di là delle particolari vicende connesse alla gestione Nordio dell'Alitalia e alle sue conseguenze su altre componenti del sistema e sulla stessa direzione ministeriale, e pur tenendo conto di alcuni aggiustamenti temporanei prodotti dalle misure di emergenza (passaggio al traffico civile delle due aerovie militari che erano state indicate dal Partito comunista italiano, numero chiuso a Linate, eccetera), le difficoltà del trasporto aereo hanno un carattere strutturale e si riconnettono a molteplici cause precise.

Nel suo insieme, anche per una serie di previsioni errate, ma non solo in ragione di queste previsioni, il sistema appare inadeguato a fronteggiare la domanda di trasporto aereo, sia sotto il profilo quantitativo sia sotto il profilo qualitativo, e c'è il rischio, se mancheranno misure di correzione energiche, profonde e durature, che il divario tra domanda e offerta si accentui e che la crisi si aggravi nei prossimi anni, anche in coincidenza con l'unificazione del Mercato unico europeo.

Gli interpellanti chiedono pertanto, prima di tutto, di conoscere:

se il Governo concordi con questa analisi e se, in particolare, consenta nell'individuazione dei seguenti essenziali punti di crisi:

1) un Governo «programma settore», la direzione ministeriale, priva delle necessarie autorità, qualificazione, capacità di effettivo indirizzo e controllo e invischiata, invece, in improprie attività gestionali;

2) l'estrema confusione e disorganicità delle funzioni e degli interventi in materia di sicurezza e la mancanza di una efficace e indipendente autorità preposta a questi compiti;

3) una gestione dello spazio aereo del tutto carente, in ragione della mancata integrazione del controllo civile e del controllo militare e di assurdi compromessi basati sulla spartizione dello spazio stesso, della insufficienza della stessa copertura radar, della obsolescenza di impianti e sistemi posti in nodi vitali, del ritardo nella politica tecnologica e industriale, essenziale per inaugurare nuovi sistemi che consentirebbero una circolazione nello spazio di gran lunga migliore e dei limiti seri di managerialità che persistono nell'ANAV;

4) un sistema di aeroporti assai arretrato, insufficiente dal punto di vista quantitativo e qualitativo, le cui dimensioni, strutture e tecnologie determinano crescenti processi di congestione e di blocco. Si ricordano, in particolare, a questo riguardo, i tempi lunghissimi per l'adeguamento dei sistemi aeroportuali di Roma e di Milano, che è in ritardo di circa 10 anni, proprio quando i flussi di traffico hanno invece raggiunto i livelli che le autorità preposte alla guida del sistema prevedevano per il 1995, il ritardo estremo nella attuazione dei necessari collegamenti ferroviari tra le grandi città e i maggiori aeroporti, l'assenza di mezzi tecnologici moderni per la movimentazione dei passeggeri e delle merci, da tempo in uso in tutti i paesi del mondo e la frammentazione delle competenze e il frequente caos gestionale che ne consegue;

5) una compagnia di bandiera, l'Alitalia, che ha perseguito il

legittimo obiettivo del pareggio dei suoi bilanci con una politica illegittima, basata su pratiche restrittive e sullo sfruttamento indiscriminato del controllo monopolistico del mercato, politica che ha riversato sull'utenza il prezzo del pareggio dei bilanci sotto molti aspetti e fa trovare la compagnia al grande appuntamento dell'Europa unita in carenza di velivoli, piloti, personale qualificato e attrezzature e in una condizione di lacerazione nelle relazioni industriali con i dipendenti;

6) il ritardo nei collegamenti internazionali, in particolare nella gestione dello spazio, così importanti in assoluto, ma essenziali nella fase di unificazione europea che si apre;

se il Governo concorda con questa analisi, quali misure intenda realizzare al riguardo, nel breve, medio e lungo periodo e, in particolare, i tempi e i modi nei quali il Governo intenda affrontare i seguenti problemi cruciali:

a) la riforma della direzione generale della aviazione civile, liberandola da compiti impropri gestionali e conferendole la qualificazione e l'autorità necessarie per l'indirizzo, la programmazione e il controllo del comparto;

b) l'organizzazione di una autorità preminente e autonoma, tecnicamente dotata, che sovrintenda alla vitale funzione della sicurezza;

c) la definizione di un programma dotato di scadenze temporali precise e di riferimenti certi volto a integrare il controllo militare e il controllo civile dello spazio aereo e a inserirlo in una unificazione su scala europea, un programma capace di superare le più evidenti inadeguatezze tecnologiche e di sistema, a partire dalle coperture radar, e di sviluppare nuovi e più moderni sistemi (sistemi satellizzati, navigazione d'area, *data-link*, nuove tecniche MLS per l'avvicinamento e l'atterraggio, dispositivi anti-incidenti);

d) l'organizzazione di un credibile piano degli aeroporti, mirato alle tre successive scadenze del 1992, 1996, 2000 e diretto ad adeguare la capacità globale di offerta, a qualificare a livelli di competitività internazionale gli aeroporti romani e milanesi, a individuare sistemi regionali e interregionali decentrati per la gestione di nuovi volumi di traffico, a introdurre tutte le condizioni tecnologiche avanzate adottate in altri paesi: il piano dovrebbe comprendere anche il sistema dei collegamenti ferroviari con i maggiori aeroporti;

e) il riconoscimento della autonomia gestionale agli aeroporti, che si può realizzare nella forma di società per azioni promosse dalle autonomie locali e dalle imprese, e che sia accompagnato dall'accorpamento delle competenze e dalla costruzione di reali «autorità» aeroportuali;

f) l'adeguamento della compagnia Alitalia nel numero e nella tipologia dei velivoli, nelle infrastrutture a terra, nel numero dei piloti, nel personale qualificato, rispetto ai crescenti volumi di traffico che essa dovrà fronteggiare, la predisposizione di accordi internazionali che consentano all'Alitalia di partecipare da posizioni di forza ai processi di unificazione internazionale dei mercati;

g) una nuova gestione dei rapporti con il personale in tutto il comparto, tale da superare strumentalismi e metodi invecchiati e da ristabilire un rapporto contrattuale corretto con i sindacati.

Gli interpellanti sottolineano infine che senza un programma effettivo,

con scadenze e mezzi certi, che realizzi una svolta profonda, il paese può attendersi soltanto un continuo aggravarsi delle difficoltà nel trasporto aereo.

(2-00220)

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LIBERTINI. Signor Presidente, l'interpellanza che oggi discutiamo, più recente di quella precedente, è comunque di grande attualità, perchè nel comparto del trasporto aereo sono in atto delle gravi difficoltà.

Nei giorni scorsi il Ministro ha avuto modo di occuparsene. Registro due suoi interventi particolari: un intervento volto a chiedere all'Alitalia di gestire in modo regolare le linee in rapporto alla convenzione - a tal proposito mi pare che il Ministro abbia anche annunciato la possibilità di soluzioni alternative - e un secondo intervento, invece, che riguarda gli scioperi in corso e la volontà di intervenire per garantire servizi regolari anche con misure straordinarie.

Onorevole Ministro, l'interpellanza da noi presentata è volta a sottolineare uno scenario che la stampa mostra di ignorare, attratta solitamente da notizie d'occasione. Infatti, si ha la sensazione, sia leggendo i giornali che vedendo la televisione, che le difficoltà del trasporto aereo siano tutte conseguenza o degli scioperi o di qualche carenza della compagnia di bandiera.

Le cose non stanno così e noi abbiamo ritenuto giusto portare in quest'Aula il problema nella sua vera dimensione: è l'intero sistema del trasporto aereo che per ragioni strutturali è avviato ad una progressiva paralisi! Faccio quest'affermazione misurando le parole.

Infatti, le ragioni della crisi del sistema del trasporto aereo, che non possono ridursi solamente alle carenze della compagnia di bandiera, sono complesse; noi nell'interpellanza le ricordiamo. Vogliamo prima di tutto sapere dal Ministro qual è l'analisi del Governo, perchè se è questa, è bene che da quest'Aula parta un messaggio preciso sia al paese che alle autorità politiche.

La prima causa della crisi consiste nella gestione dello spazio aereo in ragione dello «spezzatino celeste» costituito dalla distorta suddivisione dello spazio tra autorità militari e civili, che non ha riscontro in alcun altro paese aeronauticamente avanzato e che è dovuta solo a ragioni di potere. Risiede altresì nell'arretratezza dei sistemi messi in atto per il controllo da terra del traffico aereo; si pensi che noi abbiamo ancora persino da completare certe coperture radar quando ormai in altri paesi siamo ai sistemi satellizzati, siamo a sistemi del tipo *data-link* con rapporto diretto computerizzato tra terra ed aereo e così via. Noi abbiamo un sistema aereo vecchio e gestito male da un'azienda scarsamente efficiente come l'ANAV.

Oltre all'arretratezza dei sistemi ed all'insufficiente gestione, il fatto che il controllo dello spazio aereo sia suddiviso in questo modo perverso fa sì che nell'insieme la potenzialità di passaggio di aerei nello spazio aereo italiano è pari ad un quarto di quella esistente in corrispondenti fasce dell'Europa, ad esempio nella fascia atlantica.

Vi saranno in ogni caso dei problemi di congestione dello spazio nel

futuro. Ad esempio la relazione Roma-Milano non potrà essere servita soltanto dagli aerei, come crede il commissario delle ferrovie Schimberni, il quale ignora, a mio avviso, ancora quasi tutto delle ferrovie e del trasporto aereo. Ma al di là di quei limiti organici, le stesse potenzialità che il trasporto aereo ha su questa relazione sono soffocate dalla gestione dello spazio aereo.

E veniamo al secondo punto. Noi abbiamo un sistema di aeroporti estremamente arretrato per capienza e per tecnologia; infatti sostanzialmente il nostro sistema di aeroporti, che poteva andar bene nel 1977-78, non è adeguato ad un traffico aereo che, in ragione dei flussi di crescita, è già al livello che si prevedeva per il 1995. Vi è cioè un divario di anni e questo divario fa sì che gli aeroporti costituiscano una grande strozzatura, anche perchè non si sono realizzati quei due nuovi aeroporti-chiave che avrebbero dovuto essere Milano Malpensa e Roma Fiumicino. Una delle conseguenze di questo fatto, come è noto, è che 250.000 passeggeri ogni anno dalla Pianura padana usano aeroporti svizzeri con una perdita di circa 1.000 miliardi di fatturato; dato che è prossima l'apertura dell'aeroporto Monaco 2, è presumibile che questo fenomeno si dilati ancora. Aeroporti vecchi, gestiti in modo antiquato e non capienti rispetto alla domanda di traffico aereo: questa è la seconda organica strozzatura che si sovrappone a quella della gestione dello spazio.

La terza strozzatura riguarda la compagnia di bandiera. Io do atto a Verri (e perciò abbiamo detto che era giusto metterlo alla prova dopo averlo tenuto «a bagnomaria» per mesi senza i poteri adeguati) di avere finalmente fatto un'analisi che Nordio ci ha nascosto per anni, confermando ciò che noi in questa Aula molte volte abbiamo fatto. La compagnia di bandiera ha un alto livello qualitativo, un alto livello di sicurezza ma è una compagnia piccola perchè Nordio si è comportato come un sovrano assoluto in regime di monopolio e quindi ha creduto che il mercato e l'utente dovessero seguire il vettore e non che il vettore dovesse seguire il mercato e l'utente. Il risultato, secondo le analisi effettuate, è che mancano alla compagnia di bandiera almeno 47 apparecchi molti dei quali con oltre 200 posti, mancano 350 piloti nell'immediato, forse 500 (ed i piloti sono difficili da rintracciare sul mercato), mancano molti specialisti. È uno sforzo grosso quello che deve fare la compagnia di bandiera se vuole recuperare il grave ritardo accumulato in questi anni anche in rapporto all'apertura delle frontiere.

La questione degli scioperi nel trasporto aereo è molto legata anche a questa situazione. Signor Ministro, sono d'accordo con lei nel deplorare il fatto che l'insieme degli scioperi (alcuni dei quali strettamente corporativi) crea una condizione intollerabile per l'utente; però è anche vero che ci sono contratti scaduti da due anni che non sono stati rinnovati ed è anche vero che l'Alitalia fino a ieri ha offerto briciole nei contratti a categorie che sono penalizzate rispetto alle corrispondenti categorie europee.

È vero inoltre che Nordio quando dirigeva l'Alitalia faceva una politica volta a nascondere le inefficienze della compagnia di bandiera dietro gli scioperi. La gestione delle relazioni industriali è uno dei punti di carenza e questo vale anche per il sistema aeroportuale, tanto è vero che (come lei sa) l'ultimo contratto del personale di terra è stato chiuso rapidamente a Torino e a Milano, ma non si chiudeva a Roma per la presenza dell'Alitalia e la politica di Nordio. Penso che con i piloti si arriverà con fatica ad accordi; capisco le difficoltà dell'Alitalia, perchè, avendo essa chiuso il contratto di

terra a condizioni minime, ci saranno serie ripercussioni per una conclusione del contratto degli assistenti di volo a condizioni più adeguate e quando ci si troverà a fare il contratto con i piloti. Al di là di considerazioni moralistiche (dovremmo in questo caso fare altre valutazioni proprie di una società comunista mentre siamo in una società di mercato dove si paga la merce al valore di mercato), i piloti se non vengono pagati come in altri paesi se ne vanno. Ma pagare i piloti al livello degli altri paesi significa aprire una divaricazione tremenda all'interno della scala retributiva.

Si tratta quindi di tutto un sistema errato che salta. L'ultimo anello di questo sistema che non funziona è nel Ministero che lei dirige, è la direzione dell'aviazione civile che è storicamente inadeguata ai compiti: la direzione dell'aviazione civile doveva essere il cervello, il quartier generale, il centro di programmazione del trasporto aereo. Invece la direzione dell'aviazione civile per lunghi anni è stata una *dépendance* del presidente e amministratore dell'Alitalia Nordio, con personale dequalificato, pagato in modo insufficiente rispetto a compiti delicatissimi, tutt'ora, nonostante alcuni cambiamenti che abbiamo registrato, insufficiente a realizzare questa funzione di direzione di un sistema che deve compiere un enorme sforzo.

Noi chiediamo quindi al Ministro - questo è il senso della nostra interpellanza - di dire qui oggi chiaramente al paese che se non si vola - e si volerà con sempre maggiori difficoltà - non è solo perchè vi sono degli scioperi che, ripeto, vanno scongiurati analizzandone però le cause, ma è perchè ci troviamo di fronte alla paralisi di uno dei grandi sistemi nazionali, quello del trasporto aereo. Forse il paese non è deciso a compiere questo grande sforzo che consisterebbe nel dotare l'Alitalia della flotta necessaria, con aerei che si opzionano a distanza di cinque anni (che costano quello che costano); si tratterebbe quindi di uno sforzo organizzativo, gestionale, finanziario imponente. Non parliamo poi degli aeroporti: si tratta di spendere 5-6-7.000 miliardi se vogliamo arrivare al livello degli aeroporti europei. È uno sforzo enorme. Ma senza di esso l'Italia avrà un sistema di trasporto aereo che la terrà fuori dall'Europa e renderà difficile garantire la mobilità dei cittadini, anche nell'ipotesi di uno sviluppo delle ferrovie che tuttora non vediamo. Questa è la questione che oggi poniamo con molta forza. Ci auguriamo che il Ministro risponda in modo chiaro e che questa sua risposta ponga il Governo, il Parlamento e la opinione pubblica di fronte alla realtà delle questioni.

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza testè svolta.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Signor Presidente, indubbiamente ci troviamo di fronte ad una radicale evoluzione nel sistema del trasporto aereo che negli ultimi anni ha coinvolto la realtà economica ed organizzativa dell'aviazione civile e che - ne sono anch'io convinto, come testè ha detto il senatore Libertini - è ormai urgente affrontare, attraverso una riorganizzazione delle strutture pubbliche preposte al settore, attraverso una serie di incentivi e di suggerimenti alle aziende preposte al settore stesso. Qualsiasi iniziativa volta al miglioramento dei servizi va infatti ricondotta in un quadro in cui l'amministrazione, in particolare la direzione generale di Civilavia, sia dotata di più efficaci strumenti per l'espletamento delle proprie funzioni, che sono di direzione e di controllo, nonchè di intervento diretto sulle molteplici

realtà operative ed anche sulle emergenze che di volta in volta si possono porre negli aeroporti.

È in questa ottica che stiamo predisponendo, anzi è già predisposto e recentemente è stato sottoposto all'esame degli altri Ministeri interessati, un disegno di legge per la riforma dell'amministrazione dell'aviazione civile: all'attuale direzione generale si intende riservare il ruolo di organo governativo di indirizzo e coordinamento per la politica del trasporto aereo, trasferendo invece quelle competenze di carattere più strettamente operativo, che richiedono snellezza e funzionalità procedurali, ad un nuovo organismo che individuiamo nell'azienda per l'aviazione civile. In tale processo di riforma ritengo debba essere dedicata la massima attenzione alla materia della sicurezza del volo. La creazione di un ente con competenze specifiche, nelle passate legislature più volte proposta e mai definita, è ora nuovamente oggetto di un disegno di legge all'esame del Senato (atto del Senato n. 1109); si ritiene che tale iniziativa rappresenti una valida soluzione al problema della prevenzione degli incidenti aerei e pertanto auspico che possa in tempi brevi concludere il suo *iter*.

Per quanto riguarda l'integrazione del controllo civile e militare, si ricorda che l'uso dello spazio aereo è regolato dal decreto del Presidente della Repubblica n. 484 del 27 luglio 1981, del quale abbiamo parlato più volte anche in termini dialettici. Con tale decreto lo spazio aereo italiano è stato suddiviso tra le competenze dell'azienda di assistenza al volo e quelle dell'aeronautica militare. Lo stesso decreto prevede organismi di coordinamento ai vari livelli ai quali partecipano rappresentanti dell'aeronautica militare, dell'aviazione civile e dell'azienda per il controllo del volo. Sulla base delle direttive del suddetto decreto sono stati istituiti, con decreto interministeriale Difesa e Trasporti, servizi di coordinamento e controllo dell'aeronautica militare.

Sul piano operativo, attraverso tali servizi, gli organismi di coordinamento ed un continuo colloquio con la forza armata (Stato maggiore dell'aeronautica e ITAV), si sta sempre più perfezionando una gestione dello spazio aereo che contempli sia le esigenze civili che quelle militari. Le conclusioni di una commissione mista dovrebbero essere imminenti in questa direzione.

A partire dal 1985, al termine delle operazioni di subentro nella gestione dei servizi di assistenza al volo, l'azienda stessa ha iniziato programmazioni triennali per l'ammodernamento ed il potenziamento dell'intero sistema di assistenza al volo, basandosi su un progetto di pianificazione pluriennale con orizzonte agli anni '90. Desidero aggiungere che saranno oggetto di una verifica approfondita nelle prossime settimane questi progetti di pianificazione per valutare anche le necessità finanziarie per dare corpo ad un sistema veramente moderno di controllo del traffico aereo.

Tali programmazioni triennali, che vengono annualmente riviste, sono sottoposte ad una revisione che definiamo «aggiornamento scorrevole». La operazione di ammodernamento e di potenziamento si presenta molto vasta e soprattutto complessa dal momento che è necessario intervenire, senza provocare interruzioni nel servizio, su tutte le numerosissime componenti del sistema. Buona parte degli interventi programmati è già stata realizzata, altri sono in corso di realizzazione ed è presumibile che il loro completamento avvenga nel periodo 1990-1992.

Esiste, come dicevo prima, il problema dei finanziamenti, evidenziatosi a

partire dallo scorso anno, il quale, se non risolto in maniera adeguata, può pregiudicare seriamente sia i programmi di imminente avvio, sia quelli in fase di studio, il cui inizio potrebbe avvenire a partire dal 1991.

L'azienda di assistenza al volo ritiene che con gli interventi programmati e con le misure organizzative e procedurali adottate a livello operativo, anche con la collaborazione dell'aeronautica militare, il sistema di assistenza al volo possa essere ragionevolmente in grado di far fronte alle esigenze del trasporto aereo nel brevissimo termine.

Per quanto attiene alle ricadute sul sistema di assistenza al volo derivanti dall'unificazione del Mercato comune europeo, è evidente che, se non si potrà disporre dei finanziamenti per l'ammodernamento ed il potenziamento, si potranno verificare limiti di capacità rispetto alla domanda aerea. Rilevo inoltre l'opportunità dell'integrazione del sistema operativo nazionale con quello europeo, in particolare con Eurocontrol, dal momento che le esigenze connesse con lo sviluppo del traffico aereo e con l'evoluzione tecnologica, a fronte della ristrettezza degli spazi aerei disponibili, possono essere efficacemente soddisfatte soltanto attraverso l'integrazione e lo stretto coordinamento di tutti gli enti preposti al controllo del traffico aereo in ambito internazionale. Su questo punto intendo assicurare al senatore Libertini che concentrerò la mia massima attenzione per una verifica precisa e puntuale degli obiettivi e dei limiti nel raggiungimento degli stessi da parte dell'azienda di assistenza al volo.

Per quanto concerne il sistema aeroportuale, devo riconoscere che l'attività svolta dalla direzione generale nell'ambito degli interventi realizzati in attuazione della legge n. 825 del 1973 ha consentito, con la creazione e l'adeguamento delle necessarie infrastrutture, il progressivo sviluppo dell'attività del trasporto aereo in Italia registrato nell'ultimo decennio, pur con notevoli carenze.

Proprio alla luce della crescita del volume di traffico anzidetto (che ogni anno aumenta di una percentuale che oscilla dal 10 al 15 per cento) il sistema aeroportuale nazionale presenta ad oggi alcuni aspetti di arretratezza rispetto alle accresciute esigenze operative e ricettive del settore. I grandi aeroporti rischiano infatti oggi di rappresentare degli autentici colli di bottiglia.

Al fine di ovviare a tali situazioni adeguando il complesso nazionale delle infrastrutture aeronautiche, la direzione generale di Civilavia sta operando per l'attuazione di alcuni interventi previsti nel programma di cui al capitolo 7501 del bilancio ordinario della direzione generale, nel programma di potenziamento degli aeroporti di Roma-Fiumicino e Milano-Malpensa, di cui alla legge n. 449 del 1985 e alla legge finanziaria per il 1988, nel programma per gli interventi infrastrutturali aeroportuali nelle aree interessate dai campionati del mondo di calcio del 1990, di cui al decreto-legge n. 121 del 1989.

Per quanto riguarda le opere previste dalla legge n. 449 del 1985, sottolineo che effettivamente si sono registrati dei ritardi nell'attuazione del piano di potenziamento dei due aeroscali intercontinentali. Tali ritardi sono comunque attribuibili a fattori esterni all'amministrazione, la quale si è fin dall'inizio attivata pianificando la propria attività specifica in sintonia con quella della società «SEA» e della «Società Aeroporti di Roma» al fine di facilitare al massimo l'attuazione degli interventi previsti. Dico subito che troviamo parecchie difficoltà ad attivare questi finanziamenti per una serie di

ragioni che non starò qui a specificare e che mi impegnano notevolmente attraverso interventi anche piuttosto «forti» nei confronti dell'amministrazione.

Per quanto riguarda la costruzione di idonei collegamenti ferroviari tra le grandi città ed i maggiori aeroporti, ritengo che una programmazione coordinata degli interventi di collegamento via terra degli aeroporti stessi, nell'ambito delle previsioni contenute nel Piano generale dei trasporti, rappresenti un indiscutibile contributo per lo sviluppo dell'attività aeronautica civile.

Infine, per quanto riguarda l'introduzione di nuove tecnologie e metodologie per la movimentazione di passeggeri e mezzi, viene svolta un'azione di costante sollecitazione nei confronti delle società di gestione degli aeroporti e dei vettori nazionali e stranieri.

In ordine alle problematiche concernenti la compagnia di bandiera, si fa presente che fin dal 1982 il gruppo Alitalia-ATI ha avviato un programma di rinnovamento e potenziamento della flotta degli aeromobili, tenendo presenti gli sviluppi prevedibili che la domanda di traffico domestico ed internazionale avrebbe evidenziato nel breve-medio termine.

L'operazione comprendeva, oltre all'acquisizione di aeromobili del tipo MA-80, anche l'ingresso in flotta di aeromobili ATR-42, destinati a favorire, con la diversificazione del tipo di aerei, collegamenti per i quali gli altri aeromobili della flotta erano poco adatti sia per specifiche caratteristiche tecniche che per le dimensioni della domanda.

Nel processo di potenziamento della flotta il gruppo ha presentato per le necessarie autorizzazioni piani di integrazione ed aggiornamento di quelli originari, in considerazione e per l'esito di repentini mutamenti dello scenario del trasporto aereo internazionale, che hanno talora superato le previsioni di crescita del traffico ed hanno determinato l'opportunità di approvvigionarsi di risorse idonee a farvi fronte.

In vista di tale quadro e nella consapevolezza della situazione del trasporto aereo nazionale, in cui problemi di congestione aeroportuale si sono sommati all'eguale congestione nelle aerovie (ricorderò qui, per inciso, che l'anno scorso si sono dovuti contingentare i voli su Linate), l'Alitalia ha fatto ricorso al mercato dell'usato, reperendo aeromobili del tipo A.300, non più in produzione, da destinare a collegamenti tra aeroporti particolarmente congestionati (Linate) o su cui è stata registrata una spiccata crescita della domanda (Torino Caselle).

La flotta Alitalia-ATI comprende in totale 114 aeromobili, così suddivisi: 12 B.747, di cui uno *cargo*, con età media di 7 anni; 8 AB.4, con età media di 7 anni e 7 mesi; 5 AB.3, con età media di 10 anni; 37 MD.80, con età media di 3 anni, di cui 23 in gestione all'Alitalia e 14 in gestione all'ATI; 43 DC.9, con età media di 19 anni e 4 mesi, di cui 26 in gestione all'Alitalia e 17 all'ATI; 9 ATR, con età media di 2 anni.

Le previsioni prevedono nel 1992 una flotta di MD.80 comprensiva di 60 unità, mentre è previsto un lieve incremento degli aeromobili di grandi dimensioni (B.747 e airbus) ora in flotta, con l'acquisizione dei nuovi MD.11.

Tale sintesi va comunque continuamente aggiornata in relazione alla concretizzazione di operazioni di acquisto o locazioni finanziarie già autorizzate dall'amministrazione.

Giova ricordare che è stata segnalata l'opportunità di diversificare i tipi

di aeromobile ed accrescerne la quantità, così da fronteggiare esigenze di traffico differenziate sia in campo nazionale che, e più ancora, nelle relazioni internazionali.

Non si può tuttavia disconoscere che una certa omogeneizzazione della flotta consente notevoli economie di gestione sia sotto il profilo manutentivo che per gli aspetti connessi all'impiego del personale navigante; pertanto si ritiene che una razionale composizione della flotta debba annoverare tipi di aeromobili e quantità coerenti con le strategie di sviluppo che il vettore intende perseguire, non potendo a priori predeterminarsi risorse che prescindano da un impiego mirato.

È evidente che questa programmazione circa gli obiettivi futuri non potrà non determinarsi nell'ambito della rivisitazione della convenzione che il Governo sta già iniziando in accordo con la compagnia di bandiera.

Nel più ampio contesto relativo alla composizione della flotta, l'Alitalia ha comunicato che i piani di dismissione degli aerei DC.9.30 (che sono i più anziani in flotta, con una età media di circa 19 anni) dovrebbero trovare avvio dal 1992, previa identificazione di risorse adeguatamente sostitutive di quanto va dismesso, sia in relazione all'entità del traffico che presumibilmente dovranno soddisfare, sia in relazione alla tipologia dei collegamenti (eventualmente nuovi) su cui dovranno essere impiegati.

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LIBERTINI. Prendo atto, signor Presidente, che il Governo concorda con noi sulla gravità della situazione e sulla complessità delle cause che stanno conducendo il sistema del trasporto aereo ad una progressiva paralisi. Sui progetti che il Ministro ha annunciato, volti a recuperare il pesantissimo ritardo, ci confronteremo nelle Commissioni e in Aula, non certo nel breve spazio di questa replica. Desidero dunque solo fare tre osservazioni rapide.

La prima riguarda Civilavia. Il Ministro ha parlato di un progetto che già altra volta il ministro Formica ebbe a presentare: scorporare la direzione generale dell'aviazione civile e trasformarla in ente. Voglio subito dire che, se scorporiamo Civilavia e se facciamo così per tutte le direzioni generali, allora possiamo chiudere il Ministero. Da quest'ultimo vanno scorporate le attività gestionali, mentre quelle di indirizzo, programmazione e controllo vanno mantenute nel Ministero e vanno qualificate. So che questo è un nodo molto grosso che riguarda tutto il pubblico impiego, vale a dire il modo di pagare in maniera adeguata le professionalità; ma l'idea che il Ministero si riquale spogliandosi delle sue proprie attribuzioni mi pare assurda. Signor Ministro, se lei vuol mettere fuori dal Ministero la motorizzazione civile il paese gliene sarà grato, così come le sarà altrettanto grato se vorrà scorporare da esso, come in parte è accaduto, le Ferrovie, perchè si tratta di attività gestionali. Se vuol mettere però fuori dal Ministero le direzioni generali, allora scioglie il Ministero stesso. Questa è la prima osservazione che vorrei fare e mi ricollego ad essa per dire che il progetto suggerito dall'amministratore delegato dell'Alitalia Verri (che peraltro ha fatto su altri testi analisi molto serie), per il quale l'unificazione dei poteri nella direzione degli aeroporti deve essere fatta facendo riferimento al direttore di Civilavia,

è sbagliato perchè tende ad estendere le attività gestionali di Civilavia negli aeroporti. La direzione unica va fatta intorno alle società aeroportuali, l'*authority* va fatta partendo dalla realtà di queste ultime.

La seconda osservazione è la seguente. Io capisco, signor Ministro, il suo imbarazzo a proposito del controllo del volo e tutti conosciamo la vicenda legata alla legge n. 484 e i compromessi che da essa sono scaturiti. Lei saprà anzi che io sono stato uno dei relatori di questo provvedimento dal quale presi le distanze abbastanza clamorosamente dopo che in colloqui con le alte autorità dello Stato mi fu spiegato che alla soluzione razionale del controllo del volo non si poteva andare – come brutalmente mi fu detto – per ragioni di potere. E siccome io tali ragioni di potere non potevo accettarle, presi clamorosamente le distanze dal mio stesso compito di relatore. Si possono coordinare poteri militari e civili, ma mi domando perchè non si fa la cosa più semplice di tutte, perchè non si adotta il sistema esistente negli Stati Uniti d'America, in Gran Bretagna, Germania, Francia, Unione Sovietica e Giappone, tanto per citare i paesi aeronauticamente più importanti. Mi riferisco, come lei sa, ad un sistema di controllo interamente civile, totalmente integrato col controllo militare: il controllo civile governa il cielo in modo unitario, avendo accanto il controllo militare; quando scatta un'emergenza, parziale o totale, il controllo militare subentra a quello civile. È questo il sistema mondiale. Non capisco perchè in Italia se ne debba adottare uno diverso o meglio, lo capisco bene, riferendomi a ragioni deteriori. Aggiungo poi che ormai il problema è diverso; lei sa bene infatti che la vera questione consiste nell'adesione ad Eurocontrol, nell'ingresso dell'Italia in un sistema di controllo europeo. Come possiamo però partecipare a tale sistema di controllo europeo avendo un controllo del cielo anomalo rispetto agli altri paesi? Anche in questo caso l'unificazione del 1992 ci imporrà finalmente di superare queste arretratezze insopportabili.

C'è poi una terza considerazione da fare. Nella sua replica, per molti aspetti così franca, caro Ministro – ed io desidero darle atto della sua franchezza – c'è un passaggio che stona e che risente del linguaggio curiale. Ciò probabilmente deriva dal fatto che il rinnovamento all'Alitalia non ha ancora raggiunto tutti gli uffici e pertanto, trasmettedole le indicazioni, dall'Alitalia qualcuno ha usato il linguaggio curialesco che l'azienda usava fino a ieri e che spero sia ormai abbandonato. Tutto l'elenco relativo agli apparecchi di cui l'Alitalia dispone nonchè le circonlocuzioni di cui questo elenco è stato circondato conducono infatti ad una affermazione nuda e cruda che sarebbe stato bene enunciare direttamente, ossia che l'Alitalia dispone oggi di 114 apparecchi mentre, per assolvere i compiti attuali, avrebbe bisogno di almeno 150 apparecchi, dei quali gran parte con più di 200 posti. Questo *gap* di 40 o 50 apparecchi è uno degli elementi della crisi. È questa la verità e sarebbe meglio enunciarla per come è. Lo stesso potremmo dire per un'altra espressione: si sono immessi in servizio degli aerei A. 300 non in produzione. Si sarebbe potuto dire usati, perchè l'espressione «non in produzione» serve a far capire questo. Ora io non deploro tale soluzione che ritengo di emergenza, ma essa prova l'impreparazione dell'Alitalia. Quando infatti la compagnia di bandiera si trova di fronte ad un traffico che ormai la sovrasta e che non le consente di gestire la convenzione con lo Stato, ricorre agli apparecchi che trova sul mercato, e trova solo degli A. 300 usati e riciclati sebbene – come mi auguro, perchè conosco da questo punto di vista l'Alitalia – nelle condizioni ottimali di sicurezza. Però si tratta ugualmente di

questo, si tratta di una «pezza» che è stata messa su di un buco vistoso, aperto dalla gestione Nordio. Di questo si tratta e non di altro. La sua replica, quindi, anche su questo punto, conferma il rilievo e la fondatezza della nostra denuncia.

Infine – e concludo – vorrei rilevare che per lo spazio aereo si porranno problemi simili a quelli che si sono creati per la circolazione stradale. Ebbene, come per quest'ultima tutti teoricamente ci siamo convinti – perchè nella pratica, non dico lei, ma il Governo va da un'altra parte – che far passare tutti gli italiani per le strade, ciascuno su un'auto, è praticamente impossibile e congestionante e dunque bisogna usare dei mezzi collettivi, dall'autobus al metrò, così nel cielo si sta producendo la stessa situazione. Il proliferare degli apparecchi della cosiddetta aviazione generale, gli *Executives*, eccetera, crea una situazione insopportabile. In uno spazio aereo già troppo stretto, infatti, è meglio far passare un A. 300 con 300 o 250 passeggeri a bordo piuttosto che far passare 3 aerei Vip che trasportano ciascuno 2 passeggeri. Ormai questo problema è posto ed io vorrei raccomandare alla sua attenzione anche questa disciplina. Lei introdusse l'estate scorsa, con il nostro consenso, il numero chiuso a Linate, ma io credo che problemi di controllo e selezione del traffico si pongano. Mi è capitato molte volte (conosco la situazione e me ne accorgo anche guardando dai finestrini) di rimanere fermo ai bordi della pista su un aereo di linea pieno in attesa che tre o quattro aerei con una persona a bordo atterrassero o decollassero. Questa congestione, soprattutto nell'area di Milano, a volte è gravissima. C'è poco da fare, mi piacerebbe che volassero tutti liberamente, ma poichè lo spazio è una risorsa limitata lei sarà costretto prima o poi ad introdurre una disciplina dei voli e dovrà partire dalla difesa degli interessi più generali e collettivi.

PRESIDENTE. Segue un'interpellanza del senatore Perugini:

PERUGINI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso che sul quotidiano «La Gazzetta del Sud» del 2 luglio 1988 si legge: «Di notte nessun treno è in arrivo alla stazione di Cosenza. Per chi viaggia in treno raggiungere la città nelle ore notturne è praticamente impossibile. Dalla mezzanotte fino alle sei sulla linea Paola-Cosenza non esistono collegamenti ferroviari. Il problema assume particolare rilievo se si pensa che proprio intorno alla mezzanotte alla stazione di Paola fanno scalo dei treni che provengono dal centro-nord e che solitamente trasportano un rilevante numero di passeggeri diretti a Cosenza. Giunti nella località tirrenica i viaggiatori non devono fare altro che sobbarcarsi a una attesa di sei ore prima di poter salire su un treno diretto in città. Episodi di questo genere hanno determinato vibrante proteste in varie occasioni. Per la verità, nonostante tutto, fino ad ora nessun provvedimento è stato preso dalle autorità competenti per risolvere il problema. Un caso emblematico si è verificato qualche tempo addietro. Una quarantina di viaggiatori hanno firmato una missiva indirizzata al direttore compartimentale delle Ferrovie dello Stato e per conoscenza alla camera di commercio e al sindaco, con la quale protestavano per l'assurda disfunzione degli orari ferroviari sulla linea Paola-Cosenza. I firmatari della lettera, provenienti da varie città italiane e dell'estero, asserivano che, giunti a Paola poco dopo la mezzanotte, sono rimasti bloccati in quella stazione fino alle sei del mattino per la mancanza di treni in partenza verso la città. La principale

considerazione espressa in quella missiva è che il servizio ferroviario, dopo la costruzione (attesa per tanti anni) della tratta che collega la città con la costa, nonostante la sensibile abbreviazione dei tempi di percorrenza, è notevolmente peggiorato e la causa va essenzialmente rintracciata nella mancanza di collegamenti notturni, in particolar modo durante la notte.

La situazione è ancora più grave se si considera che i collegamenti costituiscono un problema non solo per chi arriva ma anche per chi è in partenza. La nuova stazione ferroviaria è una sorta di struttura a sè stante sprovvista di collegamenti pubblici (autobus) adeguati con la città anche nelle ore diurne. Altro problema è rappresentato dal fatto che la stazione non può essere raggiunta a piedi; solo sottoponendosi al rischio di attraversamento di strade con alta densità di traffico i pedoni possono raggiungerla, mancando sottopassaggi e sopraelevate.

Sulla scorta di queste considerazioni sorge il dubbio che chi ha progettato i lavori di costruzione della nuova stazione ferroviaria non ha minimamente tenuto conto di queste esigenze»,

l'interrogante chiede di conoscere se non si ritenga di riferire al Parlamento su quanto viene lamentato dai cittadini attraverso l'informazione giornalistica.

(2-00172)

PERUGINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERUGINI. Onorevole Presidente, colleghi, Ministro dei trasporti, credo di dover dire ben poche cose rispetto a quello che è stato messo in evidenza, purtroppo, sin dal 19 luglio del 1988 e che ancora oggi rimane di attualità, nelle notizie che sono state rappresentate al Governo e al Ministro dei trasporti.

Il problema è semplice e lo esporrò molto succintamente, anche perchè attendo che l'onorevole Ministro fornisca elementi che, entrando nel vivo di questa materia, riescano nello stesso tempo a dare assicurazioni e certezze che le cose possano cambiare.

All'epoca si lamentava una carenza di collegamenti ferroviari tra Paola e Cosenza, in modo particolare dalla mezzanotte alle sei del mattino. Questa carenza è stata messa in evidenza da episodi e proteste che si verificano, ancora, nella stazione di Paola man mano che i treni arrivano e i viaggiatori non sanno come raggiungere la città di Cosenza. Tutto questo assume un rilievo maggiore perchè finalmente, dopo oltre vent'anni, sono state costruite una nuova stazione e una nuova arteria ferroviaria. Quindi c'è tutto l'interesse a partire dalle varie città d'Italia per raggiungere la città di Cosenza, ma occorre necessariamente fermarsi nella città di Paola.

Chi arriva a mezzanotte a Paola è costretto ad aspettare fino alle sei del mattino e credo abbia ragione di protestare. Man mano questa nuova stazione prende corpo, ormai sono alcuni anni, con una struttura notevole ma essa è sprovvista anche di collegamenti pubblici all'esterno. Lo stesso rilievo deve essere fatto non solo per gli orari di arrivo ma anche per quelli di partenza, in ordine al collegamento e alle finalità di questo nuovo nodo ferroviario, rispetto a come era stato ipotizzato.

Questi sono i motivi di fondo che mi hanno spinto a chiedere notizie al

Ministro dei trasporti, richiamando alla sua attenzione la necessità di modificare una situazione che non è più accettabile e che provoca notevole malcontento e malessere negli utenti.

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza testè svolta.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Signor Presidente, ho fatto esaminare con molta cura i dati forniti dal senatore Perugini, perchè effettivamente quanto egli descrive è degno della massima attenzione. E le notizie sono queste che ora enuncerò.

L'orario che attualmente vige prevede, nel periodo compreso tra le ore 0,00 e le ore 6, l'arrivo nella zona di Paola dei seguenti treni provenienti dal Nord e le seguenti relative coincidenze per Cosenza. Da Roma c'è un diretto che arriva a Paola alle 23,38 e prosegue poi per Cosenza, come treno 3740, in partenza da Paola alle ore 23,41. Poi c'è un espresso che arriva da Roma a Paola alle 0,53, treno composto da sole vetture letti e cuccette, e qui si ferma; c'è un altro espresso da Roma che arriva a Paola alle ore 1,51, composto come quello precedente; vi è un espresso da Milano che arriva a Paola alle ore 2,38, anche questo composto di sole vetture letto e cuccette; vi è un espresso da Roma che arriva a Paola alle ore 2,57 e trova coincidenza per Cosenza con il treno 9898, in partenza da Paola alle ore 4,37; c'è un espresso che proviene da Milano e arriva a Paola alle ore 3,18, un treno composto di sole vetture letti e cuccette, che però circola solo in determinati periodi dell'anno; vi è un altro espresso da Milano che arriva a Paola alle ore 3,33 e trova coincidenza, come quello precedente, per Cosenza alle ore 4,37; un altro treno da Milano arriva a Paola alle ore 3,52, mentre un altro espresso da Roma arriva a Paola alle ore 4,24, ed è l'ultimo treno della notte in tempo per prendere la coincidenza con il treno delle ore 4,37 per Cosenza.

Quindi, effettivamente vi è questo divario.

Poi vi sono altri treni: un espresso da Torino che arriva alle ore 5,03 a Paola solo in alcuni periodi dell'anno, un espresso che arriva a Paola da Roma alle ore 5,29 e può consentire di proseguire per Cosenza alle ore 5,53; lo stesso dicasi per un altro treno espresso da Torino che arriva a Paola alle ore 5,37 e che dà il tempo per prendere la coincidenza per Cosenza con quello in partenza da Paola alle ore 5,53.

In relazione agli estremi d'orario che ho riportato, l'ente Ferrovie dello Stato mi pone in evidenza queste considerazioni.

In primo luogo, due treni (3433 e 873), entrambi provenienti da Roma, hanno, da Paola, immediato proseguimento per Cosenza senza trasbordo; e sono i primi due che ho indicato che arrivano intorno alla mezzanotte.

In secondo luogo, i treni successivi (125, 139, 121 e 195, rispettivamente i primi due provenienti da Roma e gli ultimi due da Milano) sono composti di sole vetture letto e di cuccette e giungono a Paola in una fascia oraria compresa fra le ore 0,53 e le ore 3,18, per cui per essi non è stata prevista alcuna coincidenza per Cosenza, considerato che in linea di massima il viaggiatore che si serve di specifici servizi notturni intende fruire di determinati *comforts* per l'intera notte e non per poche ore. In proposito, intendo sottolineare che per alcuni di questi treni specializzati - anche allo scopo di velocizzare la marcia - sin dalla formulazione del precedente orario invernale, addirittura non erano state previste fermate ricadenti in periodi

strettamente notturni in stazioni anche importanti, quali Lamezia Terme e Salerno. Il fatto che tutti abbiano la fermata a Paola è dovuto esclusivamente a motivi inerenti al cambio di personale di macchina e di scorta.

Ad ogni modo, eventuali viaggiatori in arrivo a Paola con i suddetti treni possono trovare coincidenza per Cosenza alle ore 4.37 con il treno 9898.

SANESI. Dopo 4 ore e mezzo.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. No, non sono quattro ore e mezzo, sono in media due ore e mezzo-tre e i viaggiatori che arrivano in cuccetta in genere proseguono. Ho dovuto fare uno studio aggiornato.

I treni 869, 785 e 791, provenienti, i primi due, da Roma e, gli ultimi due, da Milano, in arrivo a Paola nella fascia oraria compresa fra le ore 2.57 e le ore 4.24, trovano coincidenza per Cosenza col treno 9898, con tempi di attesa, per i viaggiatori, variabili da un massimo di un'ora e 40 minuti ad un minimo di 13 minuti.

I treni 1875, periodico, e 877, entrambi provenienti da Torino, con orario di arrivo a Paola, rispettivamente, alle ore 5.03 e alle ore 5.37, trovano coincidenza per Cosenza col treno 874, alle ore 5.53, con tempi di attesa, per i viaggiatori, di 40 e 13 minuti.

A margine di tutto quanto sopra esposto, l'ente Ferrovie dello Stato ha reso noto che sulla linea Paola-Cosenza il periodo notturno che va dalle ore 0.07 (ora di arrivo a Cosenza dell'ultimo treno della sera) alle ore 4.37 (ora di partenza da Paola del primo treno del mattino) è necessario per effettuare i lavori di manutenzione e revisione della linea elettrica di contatto e del binario, lavori che richiedono notevoli tempi di esecuzione, sviluppandosi la linea stessa prevalentemente in galleria, e che non possono essere effettuati in periodi diurni per l'intensità della circolazione (48 treni), che non consente lo sfruttamento di intervalli utili.

Sulla base degli elementi forniti si può desumere che le affermazioni apparse nella «Gazzetta del Sud» non rispecchiano la situazione reale degli orari notturni sulla linea Paola-Cosenza.

Secondo quanto evidenziato dall'Ente stesso, tali orari sono stati formulati sia in considerazione delle esigenze dell'utenza sia dei criteri di efficienza ed economicità del servizio, ritenendosi non razionale prevedere treni in periodi in cui non si può avere alcun obiettivo riscontro in termini di traffico e di produttività.

PERUGINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERUGINI. Onorevole Ministro, debbo purtroppo dichiararmi insoddisfatto di questa risposta perchè lei stesso ha ammesso che ci sono questi vuoti, che le coincidenze non ci sono per ogni treno che arriva; trattandosi di un nodo ferroviario, quello di Paola per Cosenza, importante, da non sottovalutare, spero che, attraverso il dibattito che si è qui svolto, ella voglia portare più attenzione al problema.

Non sono certo un tecnico ma ricordo di aver già rilevato queste cose in occasione di un'altra interrogazione, visto che il problema riguarda anche noi parlamentari che dobbiamo rientrare quando scioperano gli aerei. Credo

che uno dei motivi per cui non è facile trovare queste coincidenze e si rimane per 4, 5 o 6 ore ad aspettare alla stazione di Paola, sia da ricercare negli orari che sono stati formulati dall'ente Ferrovie a monte, dalla stazione di partenza del treno, da Torino, da Milano o da Roma. Infatti credo che si sia considerato, più opportunamente, l'arrivo in Sicilia e a Villa San Giovanni. Da Milano o da Roma si arriva comodamente a Reggio Calabria alle 6 o alle 7 del mattino, ma la Calabria è rappresentata anche da altre città: c'è Paola che serve Cosenza con la nuova stazione importantissima, che quindi deve essere considerata diversamente; poi c'è Lamezia. Non vorrei allargare troppo il discorso per cui mi limiterò ad una questione relativa a Lamezia. Avevamo, per esempio, un treno, che si fermava la notte a Lamezia, diretto a Roma. Oggi questo treno non si ferma più in quella città; si ferma a Paola intorno alle 23,30-24 per arrivare a Roma intorno alle sei del mattino. Evidentemente gli orari sono stati fatti per le tratte da Torino, Milano e Roma, per Villa San Giovanni, quindi per la Sicilia.

Quindi la pregherei, signor Ministro, di sottoporre il problema nel suo complesso all'ente Ferrovie in modo che almeno una parte di questi inconvenienti venga eliminata.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Perugini:

PERUGINI. - *Al Ministro dei trasporti.* - In relazione ai notevoli e deprecabili disagi che l'utente è costretto a subire in occasione degli scioperi articolati degli addetti al servizio aeroportuale, si chiede di sapere, nel dettaglio ed analiticamente, qual è l'organizzazione e quali sono i tanti obbligati passaggi che regolano la partenza e l'arrivo dell'utente.

(3-00148)

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

SANTUZ, *ministro dei trasporti.* Signor Presidente, rispondo all'interrogazione 3-00148. Anche in questo caso ringrazio il senatore Perugini per avermi dato l'occasione di fare una approfondita disamina degli aspetti connessi a questi problemi.

Le attività connesse alla partenza e all'arrivo degli utenti del mezzo aereo si articolano nelle operazioni di seguito elencate.

Circa l'assistenza ai passeggeri, essa comprende le seguenti funzioni:

1) emissione biglietti aerei e prenotazione posti: il servizio può essere espletato, oltre che dagli appositi settori in aeroporto, dalle agenzie urbane delle compagnie aeree o dalle agenzie turistiche. Uno sciopero nell'ambito di uno di questi comparti non impedisce il realizzarsi dei collegamenti aerei, ma limita l'imbarco dei soli passeggeri in arrivo all'aeroporto già muniti di biglietto;

2) informazioni e annunci (lavoro svolto dagli addetti al banco informazioni, alle comunicazioni tramite altoparlante, alla gestione dei pannelli informativi automatici, agli impianti televisivi a circuito chiuso): anche in questo caso, se questi servizi mancano, gli aerei partono ugualmente;

3) *check-in* o accettazione dei passeggeri e del relativo bagaglio: in base alle prenotazioni effettuate ed alla disponibilità di posti offerti, vengono

«accettati» passeggeri di un determinato volo, inoltrati i bagagli al relativo aeromobile e consegnato agli interessati il necessario riscontro per il ritiro degli stessi nella località di destinazione; una successiva verifica amministrativa accerta la rispondenza tra *flight coupon* e tratta da volare. Se la competenza è dell'ente gestore, in assenza degli addetti a questa funzione subentra di solito il personale della compagnia aerea; in caso contrario il relativo volo non si effettua e viene cancellato;

4) assistenza all'imbarco: ricevuta conferma dell'approntamento dell'aeromobile e constatata la disponibilità dell'intercampo o interpista per il trasporto sottobordo, viene aperto il varco sul piazzale e avviati i passeggeri (originanti o transitanti dallo scalo) verso l'automezzo previo ritiro della carta di imbarco e controllo di destinazione; nel caso di uso di *jetway* (*tunnel* mobile collegante il *gate* all'aeromobile) i passeggeri vengono avviati direttamente nel velivolo. In assenza degli addetti a questa funzione subentra di solito il personale della compagnia aerea come per i biglietti; in caso contrario il relativo volo passeggeri non si effettua;

5) assistenza allo sbarco: solo se necessario, addetti delle compagnie intervengono facendo sì che i passeggeri scesi dall'intercampo vengano avviati al ritiro dei bagagli, o, nel caso di passeggeri in transito, al *gate* corrispondente al successivo volo. Comunque in ogni caso non nascono problemi;

6) nel caso di voli diretti a località particolari, per esempio Il Cairo, Tel Aviv, Tripoli, i rispettivi Governi chiedono che venga effettuato un controllo supplementare di sicurezza sui passeggeri ed il bagaglio e che tutte le merci siano lasciate in camera di decompressione per accertare assenza di esplosivi. La mancata effettuazione di tali operazioni impedisce la partenza dei velivoli in questione.

Passiamo ora all'assistenza in rampa, che si svolge attraverso un certo numero di operazioni che intendo elencare:

1) trasporto passeggeri sottobordo: negli aeroporti dove la distanza tra aerostazione e aeromobile supera quella compatibile con un agevole e sicuro trasferimento dei passeggeri a piedi, ovvero se per raggiungere il velivolo è necessario attraversare vie di traffico aeroportuale, viene generalmente usato un automezzo detto intercampo o interpista. In caso di interruzione del servizio, previo nulla osta del direttore di aeroporto e con l'assistenza del personale della polizia aeroportuale e delle compagnie aeree, si può ugualmente procedere a imbarchi e sbarchi, provocando tuttavia ritardi e disagi all'utenza;

2) assistenza, trasporto, imbarco e sbarco infermi ed invalidi: il servizio è effettuato mediante autoambulanza o sedie a rotelle da provvedersi con tempestività sottobordo. In assenza degli addetti, il personale del vettore aereo, previo nulla osta della direzione di aeroporto, può provvedere al trasferimento delle necessarie attrezzature sottobordo;

3) movimento bagagli in aree di smistamento (all'interno della aerostazione): i bagagli dei passeggeri in partenza, subito dopo il *check-in*, vengono avviati nella zona di movimento ove sono suddivisi per destinazione e caricati sui rispettivi carrelli trasportatori. I bagagli dei passeggeri in arrivo vengono scaricati dai carrelli e ritirati dai proprietari. In caso di interruzione del servizio, il trasporto dei bagagli può essere effettuato dai passeggeri;

4) trasporto, carico e scarico bagagli: i carrelli trasportatori carichi di

bagagli in partenza vengono avviati dall'aerostazione all'aeromobile, sotto le varie stive in cui saranno introdotti. Anche se teoricamente, nel caso di brevi percorsi, i bagagli possono essere trasportati sottobordo dai passeggeri, in pratica uno sciopero nell'ambito del servizio comporta l'immediata interruzione del trasporto effettuato con aerei di grandi dimensioni, che comportano l'utilizzo di *containers* e l'accesso alle stive solo con elevatori;

5) posizionamento, rimozione e movimentazione dei mezzi necessari allo sbarco: la mancata effettuazione del servizio impedisce la partenza degli aeromobili non autonomi;

6) allestimento, trasporto e disallestimento *catering* (vivande di bordo): l'approvvigionamento dei generi alimentari di prima necessità e dei pasti da servire a bordo diventa indispensabile nei voli con durata maggiore di 2-3 ore. Uno sciopero degli addetti non comporta generalmente cancellazione di voli, potendosi alternativamente effettuare approvvigionamenti di generi alimentari preconfezionati, oppure, in presenza di adeguato preavviso, provvedere a quanto necessario nello scalo di origine o negli scali intermedi. In mancanza di tali possibilità, i voli di lunga durata non possono avere luogo;

7) pulizia dell'aeromobile: anche se viene a mancare il servizio, è necessario garantire un livello igienico minimo indispensabile, che può generalmente essere assicurato;

8) prelievo bottini di bordo: mediante un apposito mezzo dal piazzale si prelevano i rifiuti e si provvede al carico dei serbatoi di acqua non potabile. L'interruzione dell'attività in questione non impedisce generalmente la partenza dell'aeromobile, potendosi di solito procedere a dette operazioni nello scalo successivo;

9) carico carburante: il servizio ovviamente condiziona l'effettuarsi dei voli in partenza;

10) revisione tecnica dell'aeromobile: deve essere effettuata la prevista serie di controlli e manutenzioni all'arrivo di ogni volo. Senza la conferma scritta dell'espletamento delle dovute operazioni, l'aeromobile non può ripartire;

11) ausilio al parcheggio dell'aeromobile: mediante auto si guida, ma solo in casi particolari, l'aeromobile alla piazzola di parcheggio. Qui di solito un addetto fornisce indicazioni per la manovra di parcheggio;

12) supervisione di rampa: l'addetto rampa garantisce l'effettuarsi ordinato e sicuro del carico e scarico, nonché di tutte le previste operazioni di rampa e della consegna dei necessari documenti al pilota. Nel caso in cui la funzione sia di competenza dell'ente di gestione, se gli addetti scioperano, subentra generalmente personale delle compagnie aeree;

13) trasporto equipaggio: i membri dell'equipaggio sono trasferiti dall'aerostazione al velivolo con automezzo diverso da quello riservato ai passeggeri. Può facilmente realizzarsi un'alternativa al servizio previsto. Infine, se c'è uno sciopero dei componenti degli equipaggi, è evidente che l'aereo non parte.

PERUGINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERUGINI. Signor Presidente, signor Ministro, credo che il Ministro sia stato molto onesto, dal punto di vista politico, nel portare ancor più

dettagliatamente a nostra conoscenza tutto ciò che in questo momento sta emergendo nel paese in occasione di scioperi così articolati. Pongo una domanda perchè rimanga agli atti. Sabato scorso scioperavano gli *stewards* e le *hostess*, l'Alitalia scioperava e l'ATI, però, non scioperava, pur rilevando che nell'aeromobile non c'era la dotazione di *stewards* o di *hostess* ritenuta necessaria. Sembra che nel contratto Alitalia si stabilisca che l'aeromobile non parte se l'equipaggio non è al completo, mentre in quello dell'ATI, se l'equipaggio non è al completo, l'aeromobile può anche partire. Nessuno di noi aveva queste notizie.

Per completare il quadro, dirò che i pannelli informativi non solo sono sempre disinformati, ma disinformato; infatti, sembra che il pannello informativo venga azionato dagli aeroporti di Roma. Ora, nel momento in cui si modifica un orario o un aereo non arriva oppure un equipaggio non è pronto per imbarcarsi, può accadere che agli aeroporti di Roma non ne venga data comunicazione dall'ufficio centrale, ragion per cui la notizia non viene riportata sui pannelli e si pensa, ovviamente, che nulla sia cambiato.

Signor Ministro, le sono personalmente grato per le notizie che ci ha fornito. Sono mesi che lei va rilevando le discrasie e il disordine che caratterizzano l'attività della nostra compagnia di bandiera. Mi auguro che il servizio aeroportuale sia rimesso nel più breve tempo possibile in condizione di funzionare, come l'utente richiede. Auspico quindi che i passaggi obbligati che regolano le partenze e gli arrivi e che determinano notevoli sfasature e lamentele possano essere migliorati. Conosco il suo impegno e, personalmente, non posso che augurarle ancora una volta buon lavoro, soprattutto ai fini dell'eliminazione di queste gravi carenze.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione dei senatori Perugini, Donato e Covello:

PERUGINI, DONATO, COVELLO. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che il disservizio dei voli ATI da Roma a Lametia e Reggio Calabria e viceversa è diventato permanente ed esasperante, tanto che non è più controllabile il disagio degli utenti;

che tale stato di cose si è manifestato, in forma evidente ed eclatante, il giorno 27 giugno 1988, sul volo diretto a Reggio Calabria, in partenza alle ore 20,40, levatosi in volo alle ore 0,15, il cui atterraggio è avvenuto a Lametia perchè lo scalo reggino, all'una di notte, viene disabilitato;

che a seguito di tale gravissimo episodio centoventi passeggeri hanno presentato una denuncia, ipotizzando il reato di interruzione di pubblico servizio,

gli interroganti chiedono di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di ciò;

se non ritenga di fornire in Parlamento notizie utili ed esaurienti riguardo al servizio dei voli in generale e, nel frattempo, non intenda porre in atto tutte quelle opportune correzioni per migliorare le attuali condizioni del servizio pubblico.

(3-00418)

Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Signor Presidente, dalla relazione della commissione di inchiesta che ha svolto indagini sul dirottamento all'aeroporto di Lamezia Terme del volo ATI BM.314 Roma-Reggio Calabria del giorno 27 giugno 1988, emerge quanto segue.

La partenza, prevista per le ore 20,35 (con un tempo di volo schedulato di un'ora e 10 minuti), era stata posticipata in conseguenza di ritardi accumulati, per motivi di traffico aereo congestionato, nelle tratte precedenti.

Inoltre, nell'impossibilità di effettuare il rifornimento di carburante a causa dello sciopero della società AGIP a Roma Fiumicino, si era reso necessario attendere l'arrivo di un altro aeromobile disponibile, con un residuo di carburante sufficiente per la tratta Roma-Reggio Calabria.

Il volo fu quindi autorizzato al decollo alle ore 00,15.

Dalle indagini svolte risulta che l'eventualità di un atterraggio a Lamezia Terme (a causa dell'orario di chiusura del servizio della torre di controllo di Reggio Calabria, fissato improrogabilmente alle ore 1,00) era stata prevista dalla società ATI, che aveva con anticipo provveduto ad informare lo scalo ed i passeggeri del probabile dirottamento.

Si verificò tuttavia che, nonostante più volte il pilota fosse stato informato dalla torre di controllo dell'imminente cessazione del servizio, il volo fosse condotto fino in prossimità dell'aeroporto di Reggio Calabria, su autorizzazione dell'«Avvicinamento» di Catania (ente che sovraintende al traffico aereo nello spazio aereo interessato dal volo in questione).

Solo al momento della chiusura del servizio di torre l'aeromobile, sotto il controllo dell'«Avvicinamento» di Catania, si diresse verso Lamezia, dove atterrò alle ore 01,25.

Sulla base delle risultanze degli accertamenti di cui si è riferito, la commissione d'inchiesta ha rilevato le disfunzioni operative verificabili nel corso di voli che, pur autorizzati al decollo dall'ente di controllo competente, possono essere interrotti nella fase finale in prossimità dell'aeroporto di destinazione; nel contempo ha sottolineato come l'orario di cessazione dei servizi ATS su un aeroporto possa condizionare la regolare conduzione dei voli, configurandosi come elemento di pressione psicologica per il personale di condotta degli aeromobili, che può essere indotto a non applicare correttamente le procedure prescritte nell'intento di ultimare le operazioni di atterraggio entro il termine stabilito.

Pertanto, ho ritenuto opportuno indirizzare all'Azienda di assistenza al volo una direttiva ministeriale affinché ogni autorizzazione al decollo venga data solo a seguito di verifica sulla effettiva possibilità di raggiungere l'aeroporto di destinazione entro l'orario di servizio pubblicato.

L'autorizzazione al decollo implica pertanto l'assunzione di responsabilità per il completo espletamento del servizio fino all'atterraggio sull'aeroporto di destinazione.

In tal senso l'Azienda di assistenza al volo ha emanato, in data 20 settembre 1988, precise disposizioni ai propri enti periferici dirette ad evitare i disservizi di cui si è detto, verificabili su quegli aeroporti ove il servizio non copre tutto l'arco delle 24 ore.

Per quanto concerne il servizio dei voli in generale, non si hanno difficoltà ad ammettere che tale attività abbisogna di particolare attenzione e di diretti interventi al fine di un auspicabile ritorno alle normali condizioni di efficienza.

Già in passato il Ministro dei trasporti è dovuto intervenire per garantire misure di emergenza per sollevare l'utenza dai disagi verificatisi. Occorre peraltro un risanamento globale del settore che ha già registrato l'adozione di provvedimenti di rinnovamento nella struttura della compagnia di bandiera, cui dovranno far seguito interventi atti a normalizzare le prestazioni del personale che svolge comunque la sua opera in questo delicato settore.

PERUGINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERUGINI. Ringrazio il Ministro per la risposta data all'interrogazione 3-00418, che richiama quello che, per la verità, a seguito degli interventi operati in sede di commissione d'inchiesta, era stato già reso noto all'esterno. Pertanto, le cose che sono state testè riferite trovano riscontro nell'attività del Ministero.

In ordine poi alle altre problematiche che attengono a questa stessa interrogazione, ritengo di dover richiamare quello che l'onorevole Ministro ha già detto in proposito. Quindi, lo ringrazio e non aggiungo altro.

PRESIDENTE. Lo svolgimento dell'interrogazione 3-00640, presentata dal senatore Bernardi, a seguito di intese intercorse tra il Governo ed il senatore interrogante, che è indisposto, avrà luogo in altra seduta.

Lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni è così esaurito.

Mozioni e interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio della mozione e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

FERRAGUTI, *segretario, dà annunzio della mozione e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza, che sono pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.*

Ordine del giorno per le sedute di mercoledì 3 maggio 1989

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani, mercoledì 3 maggio, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Deliberazione, ai sensi dell'articolo 78, comma 3, del Regolamento, in ordine al disegno di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime (1710) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Votazione nominale con scrutinio simultaneo*).

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 28 marzo 1989, n. 113, recante misure urgenti per il contenimento del fabbisogno della Tesoreria statale e delle spese per acquisto di beni e servizi (1668).

2. Conversione in legge del decreto-legge 30 marzo 1989, n. 114, recante disposizioni in materia di aliquote dell'imposta sul valore aggiunto, dell'imposta di fabbricazione su taluni prodotti petroliferi e dell'imposta di consumo sul gas metano usato come combustibile, nonché in materia di agevolazioni tributarie previste dall'articolo 11 del decreto-legge 19 settembre 1987, n. 384, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 novembre 1987, n. 470 (1669).

3. Conversione in legge del decreto-legge 11 aprile 1989, n. 125, recante disposizioni urgenti in materia di liquidazioni e di versamenti dell'imposta sul valore aggiunto (1690).

4. Conversione in legge del decreto-legge 14 aprile 1989, n. 129, recante modificazioni delle aliquote dell'imposta di fabbricazione su alcuni prodotti petroliferi (1698).

5. Conversione in legge del decreto-legge 28 marzo 1989, n. 112, recante disposizioni per gli accertamenti dei redditi dei fabbricati e per la presentazione di dichiarazioni sostitutive, nonché per la determinazione dei redditi dei terreni interessati da variazioni di colture non allibrate in catasto (1667).

La seduta è tolta (ore 18,35).

Allegato alla seduta n. 251**Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati**

In data 28 aprile 1989, il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

C. 3004. - «Ratifica ed esecuzione della convenzione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica ellenica per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e sul patrimonio e per prevenire le evasioni fiscali, con protocollo aggiuntivo, firmata ad Atene il 3 settembre 1987» (1724) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*;

C. 3099. - «Norme relative all'attuazione degli impegni assunti alla Conferenza di Stoccolma sul disarmo del 19 settembre 1986» (1725) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*;

C. 3100. - «Ratifica ed esecuzione dei protocolli agli accordi conclusi tra gli Stati membri della CECA e la CECA stessa da una parte ed Austria, Finlandia, Norvegia e Svezia dall'altra, dei protocolli addizionali agli accordi conclusi tra gli Stati membri della CECA da una parte e l'Islanda e la Svizzera dall'altra, e del protocollo complementare all'accordo aggiuntivo sulla validità per il Principato di Liechtenstein dell'accordo tra gli Stati membri della CECA e la Svizzera, a seguito dell'adesione del Regno di Spagna e della Repubblica portoghese alla Comunità, tutti firmati a Bruxelles il 14 luglio 1986» (1726) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*;

C. 3127. - «Ratifica ed esecuzione della convenzione consolare tra la Repubblica italiana e la Repubblica tunisina, firmata a Roma il 17 ottobre 1985» (1727) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*;

C. 3129. - «Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra la Repubblica italiana e lo Stato del Kuwait per la promozione e protezione degli investimenti, con protocollo, firmato a Roma il 17 dicembre 1987» (1728) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*;

C. 3130. - «Ratifica ed esecuzione dell'accordo fra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica popolare ungherese sulla promozione e protezione degli investimenti, con protocollo, firmato a Roma il 17 febbraio 1987» (1729) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*;

C. 3356. - «Ratifica ed esecuzione della convenzione europea relativa alla Carta europea dell'autonomia locale, firmata a Strasburgo il 15 ottobre 1985» (1730) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*.

Disegni di legge, annunzio di presentazione

In data 28 aprile 1989, è stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro degli affari esteri:

«Iniziative scolastiche ed interventi educativi in favore delle comunità italiane all'estero» (1731).

Disegni di legge, assegnazione

In data 28 aprile 1989, i seguenti disegni di legge sono stati deferiti

- in sede referente:

alla 8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

«Conversione in legge del decreto-legge 24 aprile 1989, n. 146, recante disposizioni urgenti in materia di esonero dall'obbligo di utilizzare sistemi di ritenuta» (1713);

alla 10^a Commissione permanente (Industria, commercio, turismo):

«Conversione in legge del decreto-legge 26 aprile 1989, n. 151, recante assegnazione all'ENEA di un contributo per l'anno 1989» (1717), previ pareri della 1^a, della 5^a e della 7^a Commissione.

Sono stati inoltre deferiti alla 1^a Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, comma 3, del Regolamento.

Il seguente disegno di legge è stato deferito

- in sede deliberante:

alla 7^a Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

«Norme per il trattamento di missione del personale del comparto scuola» (1718), previ pareri della 1^a e della 5^a Commissione.

Disegni di legge, presentazione di relazioni

A nome della 5^a Commissione permanente (Programmazione economica, bilancio), in data 28 aprile 1989, il senatore Cortese ha presentato la relazione sul disegno di legge: «Conversione in legge del decreto-legge 28 marzo 1989, n. 113, recante misure urgenti per il contenimento del fabbisogno della Tesoreria statale e delle spese per acquisto di beni e servizi» (1668).

A nome della 6^a Commissione permanente (Finanze e tesoro), in data 28 aprile 1989, il senatore De Cinque ha presentato la relazione sul disegno di

legge: «Conversione in legge del decreto-legge 11 aprile 1989, n. 125, recante disposizioni urgenti in materia di liquidazioni e di versamenti dell'imposta sul valore aggiunto» (1690).

Disegni di legge, approvazione da parte di Commissioni permanenti

Nelle sedute del 27 aprile 1989, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

6^a Commissione permanente (Finanze e tesoro):

DE CINQUE ed altri. - «Modifica della legge 17 giugno 1982, n. 377, concernente l'autorizzazione a vendere, in favore della Casa salesiana San Giovanni Bosco, denominata «Borgo ragazzi di don Bosco», una porzione del compendio patrimoniale disponibile dello Stato costituente l'ex Forte Prenestino di Roma» (1391);

10^a Commissione permanente (Industria, commercio, turismo):

PETRARA ed altri. - «Disciplina delle attività di estetica» (52); ALIVERTI ed altri. - «Disciplina dell'attività di estetista» (1445) e: Deputati RALLO ed altri; FERRARI MARTE ed altri; GARAVAGLIA ed altri; PERRONE ed altri; DONAZZON ed altri; RIGHI ed altri. - «Disciplina dell'attività di estetista» (1657) (*Approvato dalla 10^a Commissione permanente della Camera dei deputati, con modificazioni, in un testo unificato con il seguente titolo: «Disciplina dell'attività di estetista».*

Commissioni permanenti, presentazione di relazioni

A nome della 8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni), in data 28 aprile 1989, il senatore Visconti ha presentato, ai sensi dell'articolo 50, comma 1, del Regolamento, una relazione sulla situazione delle aziende fornitrici dell'Ente ferrovie dello Stato con particolare riguardo alla Campania (*Doc. XVI, n. 8*).

Inchieste parlamentari, presentazione di proposte

Nella seduta del 27 aprile 1989 la 1^a Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica amministrazione) ha deliberato la seguente proposta di proroga di inchiesta parlamentare:

DE GIUSEPPE ed altri. - «Ulteriore proroga delle funzioni della Commissione parlamentare d'inchiesta sulla dignità e condizione sociale dell'anziano, istituita dal Senato il 17 marzo 1988» (*Doc. XXII, n. 1-ter*).

Domande di autorizzazione a procedere in giudizio

La domanda di autorizzazione a procedere nei confronti del signor Aldo Cervoni, per il reato di cui all'articolo 290 del codice penale (*Doc. IV, n. 66*),

è stata deferita all'esame della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari.

Governo, trasmissione di documenti

Nello scorso mese di aprile, i Ministri competenti hanno dato comunicazione, ai sensi dell'articolo 7 della legge 27 luglio 1962, n. 1114, delle autorizzazioni revocate o concesse a dipendenti dello Stato per assumere impieghi o esercitare funzioni presso enti od organismi internazionali o Stati esteri.

Detti elenchi sono depositati in Segreteria a disposizione degli onorevoli senatori.

Corte costituzionale, ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per il giudizio di legittimità

Nello scorso mese di aprile sono pervenute ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per la trasmissione alla Corte costituzionale di atti relativi a giudizi di legittimità costituzionale.

Tali ordinanze sono depositate negli uffici del Senato a disposizione degli onorevoli senatori.

Corte dei conti, trasmissione di documentazione

La Corte dei conti - Sezione enti locali - sciogliendo la riserva contenuta nella deliberazione e relazione sui risultati dell'esame della gestione finanziaria e dell'attività degli enti locali per l'esercizio 1986 (*Doc. LXIX-bis*, n. 2), ha trasmesso, con lettera in data 26 aprile 1989, la relazione sullo stato di attuazione da parte degli enti locali della quota annuale dei piani pluriennali in relazione al disposto dell'articolo 22 del decreto del Presidente della Repubblica 19 giugno 1979, n. 421 (*Doc. LXIX-bis*, n. 2-ter).

Detto documento sarà inviato alle competenti Commissioni permanenti.

Interrogazioni, annunzio di risposte scritte

PRESIDENTE. Il Governo ha inviato risposte scritte ad interrogazioni presentate da onorevoli senatori.

Tali risposte saranno pubblicate nel fascicolo n. 64.

Mozioni

PECCHIOI, TEDESCO TATÒ, ANDRIANI, BERLINGUER, CHIARANTE, CHIAROMONTE, MACALUSO, SALVATO, RIVA, CAVAZZUTI, ARFÈ, ONORATO, PASQUINO, POLLICE, MAFFIOLETTI, CANNATA, GIUSTINELLI, ANTONIAZZI, ALBERICI, BARCA, BUFALINI, COSSUTTA, IMBRIACO, IMPOSIMATO, LAMA, MACIS, PIERALLI, SCARDAONI, SCIVOLETTO, SENESI, TORATI, TOSSI BRUTTI, BATTELLO, BOLLINI. -

Il Senato,

constatato che lo stato di confusione della maggioranza si prolunga ormai da molte settimane e giunge a paralizzare l'attività del Parlamento;

preso atto che le recenti misure finanziarie del Governo si iscrivono in un generale fallimento degli obiettivi della politica economica, si presentano del tutto inefficaci ai fini del risanamento, comportano lacerazioni profonde nel paese e un clima di incertezza ed inquietudine nella vita nazionale;

rilevato che sono in corso in molte aree del Mezzogiorno ripetuti e feroci scontri tra bande criminali che hanno portato all'omicidio di oltre 100 persone dall'inizio dell'anno, tra le quali cittadini inermi e bambini, e che nulla il Governo contrappone a questa vera e propria condizione di sospensione della legalità e delle fondamentali garanzie dei cittadini;

preso atto, in particolare, della intollerabile gravità dei provvedimenti assunti in materia sanitaria, ritenuti socialmente iniqui da un vasto arco di forze politiche e sociali ed anche da settori della maggioranza,

esprime la propria sfiducia al Governo.

(1-00058)

Interrogazioni

SALVATO, IMPOSIMATO. – *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.*

– Premesso:

che l'agguato camorristico verificatosi venerdì 21 aprile 1989 a Castellammare di Stabia (Napoli) ha profondamente scosso la cittadinanza;

che in questa città da tempo c'è grande preoccupazione per un clima di intimidazione e di paura aggravatosi dopo la scarcerazione di 23 presunti camorristi, tra cui lo stesso D'Alessandro condannato a 2 ergastoli e attualmente agli arresti domiciliari, decisa dai magistrati napoletani;

che in un quartiere (Scanzano) è ormai impossibile circolare liberamente;

considerato che nell'area napoletana la presenza della camorra diventa sempre più forte,

gli interroganti chiedono di sapere:

1) quali misure di prevenzione siano state predisposte o si intendano predisporre;

2) quale sia lo stato di attuazione della legge «Rognoni-La Torre»;

3) se e quali indagini patrimoniali e sugli appalti siano state avviate in quest'area;

4) quanti presunti camorristi siano agli arresti domiciliari e in particolare quanti di essi, nel giudizio di primo grado, siano stati condannati all'ergastolo;

5) quali siano i tempi dei processi in atto;

6) quanti attualmente siano i latitanti.

(3-00804)

CHIARANTE, ALBERICI, NOCCHI, CALLARI GALLI, LONGO, CASCIA.

– *Al Ministro della pubblica istruzione.* – Premesso:

che il Senato ha approvato il 5 ottobre 1988 il disegno di legge n. 1322, divenuto la legge 6 ottobre 1988, n. 426, che, fra gli altri obiettivi, si prefiggeva la realizzazione di un riordino della rete scolastica italiana per conseguire, secondo la valutazione del Governo, maggiore efficienza e un

consistente recupero di risorse finanziarie da destinare alla copertura del contratto di lavoro del personale scolastico;

che sui fondamenti della legge il gruppo dei senatori del PCI e alcuni rappresentanti dei partiti di maggioranza espressero circostanziate critiche, sottolineando incongruità e respingendo i criteri che erano stati indicati a fondamento del Piano di riordino, lesivi dell'autonomia scolastica, inefficaci quanto agli esiti finanziari e ispirati più ad astratte ragioni burocratico-amministrative che a principi validi dal punto di vista culturale e pedagogico;

che, dopo una prima sottovalutazione circa l'impatto che la stessa legge avrebbe determinato soprattutto per alcuni indirizzi scolastici, si è verificata nel paese una vasta, motivata reazione che ha coinvolto e sta coinvolgendo enti locali, distretti scolastici, consigli di istituto, organizzazioni sindacali, associazioni culturali che stanno manifestando vivissima preoccupazione per la destrutturazione della rete scolastica che la legge n. 426 del 1988 provocherà, in contraddizione con quanto formalmente si afferma da parte del Governo circa la prossima attuazione di politiche favorevoli al decentramento e alla autonomia scolastica;

tenuto anche conto delle obiettive difficoltà che si stanno incontrando nella redazione del Piano di riorganizzazione della rete scolastica, testimoniate dalle relazioni e proposte inviate dai provveditori agli studi e dalle perplessità serissime espresse dalle direzioni del Ministero della pubblica istruzione delegate alla elaborazione della proposta di Piano, così come del resto affermato dal sottosegretario onorevole Zoso, in risposta ad una precedente interrogazione dei sottoscritti in materia, che hanno già constatato l'abissale distanza esistente tra gli obiettivi astratti della legge e le possibilità reali di conseguirli entro principi di plausibilità e attendibilità,

gli interroganti chiedono di sapere:

innanzitutto se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dell'estremo disagio, delle tensioni, delle varie prese di posizione causate dalla legge n. 426 del 1988;

se non si pensi, come gli interroganti, di prendere atto di questo stato di cose, andando ad una profonda riflessione sull'impatto che la stessa ha determinato nel paese e sull'unanime giudizio che è stato espresso circa l'incongruità dei presupposti da cui è partita la stessa legge n. 426 e sulla possibilità di perseguire un reale riordino delle strutture educative nel nostro paese scegliendo altri criteri, del resto presenti nelle piattaforme sindacali e nelle proposte indicate da tempo dallo stesso PCI e da altre forze politiche;

se in base a queste valutazioni non si ritenga di presentare con assoluta tempestività modifiche e integrazioni alla legge n. 426 in sintonia con le indicazioni serie, responsabili che tanti documenti e ordini del giorno ci hanno fatto conoscere, contestualmente ad una valutazione presso la 7ª Commissione permanente circa la prima attuazione della legge n. 426;

se non si ritenga, infine, di esprimere, con una presa di posizione pubblica, la disponibilità governativa a rivedere scelte che alla luce di una prima verifica concreta si sono rivelate non giuste, con ciò contribuendo a ridare serenità a tantissime comunità locali che, attraverso questa vicenda, hanno maturato nuova sensibilità a favore delle scuole e rinsaldato i loro rapporti con delle istituzioni che si vogliono riformare per farne soggetti

protagonisti della promozione culturale e dello sviluppo e per impedire che divengano entità marginali condizionate da pure logiche burocratiche.

(3-00805)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

VETERE. – *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e per i beni culturali e ambientali e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica.* – Premesso che in due precedenti interrogazioni, la 4-02476 del 22 novembre 1988 e la 4-03085 del 29 marzo 1989, è stata sollevata la questione circa la politica occupazionale e le scelte effettuate dal Ministero per i beni culturali e ambientali specificatamente per le assunzioni di personale adibito alla custodia (assunzioni dirette in base alla legge n. 482 del 1968);

considerati i fatti, riportati dalla stampa, avvenuti il giorno 20 aprile 1989 negli uffici di collocamento di Roma e generati dalla forte tensione creatasi tra i disoccupati,

l'interrogante chiede di conoscere:

in base a quali principi si stia applicando l'articolo 16 della legge n. 56 del 1987;

perchè per l'assunzione di personale trimestrale presso il Ministero per i beni culturali e ambientali non si proceda, esaurita la qualifica richiesta di «custode», ad avviare a selezione i disoccupati utilmente inseriti nella graduatoria dell'ufficio di collocamento prevista dal succitato articolo 16 della legge n. 56 per l'assunzione nel pubblico impiego;

se il Ministro del lavoro e della previdenza sociale non ritenga di emanare precise disposizioni urgenti agli uffici di collocamento tese a rispettare lo spirito e la lettera dell'articolo 16 della legge in questione;

quali criteri siano stati usati per le assunzioni effettuate nel 1987 e riconfermate per il 1988, che, oggi, danno diritto alla richiesta qualifica di custode.

(4-03292)

CHIESURA. – *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e delle partecipazioni statali.* – Premesso:

che la «Teskid» (società del gruppo FIAT) ha ceduto alla «Saint Gobain» il 75 per cento del pacchetto azionario della «Nuova Sirma»;

che l'ingresso di un'azienda come la «Saint Gobain» può costituire un elemento di positività per l'area di Porto Marghera e per un'azienda a «produzioni mature» come la «Nuova Sirma»;

che attraverso forti tagli occupazionali e il massimo sfruttamento dei diversi fattori produttivi la «Nuova Sirma» ha raggiunto alti livelli di redditività e produttività,

l'interrogante chiede di sapere se i Ministri in indirizzo intendano intervenire presso la «Saint Gobain» e la «Teskid» affinché alle organizzazioni sindacali siano forniti tutti gli elementi conoscitivi in materia di investimenti, sviluppi produttivi e occupazionali.

(4-03293)

FILETTI. – *Al Ministro dell'interno.* – Ritenuto:

che Maddiona Giuseppe, residente in Mascalucia (Catania), nella sua qualità di agente e rappresentante di commercio, ha ricevuto comunicazione

della decisione resa dal Comitato provinciale di assistenza e beneficenza pubblica, con la quale gli è stato revocato con decorrenza dal 1° novembre 1986 l'assegno mensile di assistenza già concessogli sin dal 28 febbraio 1983;

che, avendo l'interessato proposto tempestivo ricorso gerarchico avverso la citata decisione ed essendo egli sottoposto a visita collegiale di revisione, solo in data 29 dicembre 1988 il prefetto di Catania gli ha comunicato genericamente e senza alcuna motivazione che il ricorso predetto è da considerarsi respinto a norma dell'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199;

che l'interessato sino ad oggi non ha potuto conoscere le ragioni del notiziato rigetto, che ben ha diritto di apprendere,

l'interrogante chiede di conoscere le ragioni e le motivazioni per le quali è stato respinto il ricorso gerarchico proposto da Maddiona Giuseppe avverso il provvedimento del Comitato provinciale di assistenza e beneficenza pubblica con il quale gli è stato revocato con decorrenza dal 1° novembre 1986 l'assegno mensile di assistenza, che l'interessato ritiene spettargli in dipendenza della sua qualità di agente e rappresentante di commercio.

(4-03294)

SALVATO. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che la comunità parrocchiale dell'Annunziatella (Castellammare di Stabia) ha raccolto un migliaio di firme di cittadini residenti in questo quartiere, cresciuto a dismisura negli ultimi anni e quasi del tutto sprovvisto di servizi, per chiedere alla direzione della Circumvesuviana una fermata dei treni nella zona centrale dell'Annunziatella, a sud del sottopassaggio in costruzione;

che questa fermata è indispensabile soprattutto per i lavoratori pendolari e gli studenti per i collegamenti quotidiani sia con Napoli che con Castellammare,

l'interrogante chiede di sapere se si intenda intervenire perchè questa richiesta di fermata sia accolta.

(4-03295)

SARTORI. - *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso:

che la legge 24 dicembre 1986, n. 958, recante «Norme sul servizio militare di leva e sulla ferma di leva prolungata», all'articolo 20 recita: «Il periodo di servizio militare è valido a tutti gli effetti per l'inquadramento economico e per la determinazione della anzianità lavorativa ai fini del trattamento previdenziale del settore pubblico»;

che la Presidenza del Consiglio dei ministri - Ministero per la funzione pubblica - Servizio studi e legislazione - nella relazione per il Consiglio di Stato del 16 settembre 1987, per il parere, affermava che non vi sono dubbi che il servizio militare preso in considerazione dall'articolo 20 sopra indicato è quello prestato dal pubblico dipendente prima della sua assunzione in servizio, per cui tutto il personale in servizio alla data di entrata in vigore di detta norma ha diritto a vedersi valutato il servizio di leva ai fini previdenziali, anche se prestato anteriormente alla suddetta data;

che il Dipartimento per la funzione pubblica ed il Ministero del tesoro - si rileva da detta relazione - concordano nel ritenere che il servizio di leva

sia da valutare d'ufficio da parte delle competenti gestioni previdenziali, ponendo a carico dell'erario il maggiore onere contributivo;

che il Consiglio di Stato, in risposta alla relazione di cui sopra, nell'adunanza della sezione prima, in data 23 ottobre 1987, n. sezione 1958/37, sospendeva il parere richiesto chiedendo la documentazione sul numero delle persone che verrebbero ad usufruire di detta norma, sullo sviluppo del calcolo dell'anzianità e della quantificazione economica, delle gestioni previdenziali, e chiarimenti sulle modalità di copertura economica relativa all'attuazione delle leggi n. 336 del 1970, n. 804 del 1973 e n. 52 del 1979, lo sviluppo del conteggio per fissare l'onere della copertura finanziaria riguardante la legge 24 dicembre 1986, n. 958, ai sensi dell'articolo 81, ultimo comma, della Costituzione;

che con la successiva nota la Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la funzione pubblica - invitava le amministrazioni pubbliche interessate a fargli pervenire i dati richiesti dal Consiglio di Stato;

che diversi dipendenti pubblici, ai sensi di detta norma, hanno inoltrato ai rispettivi istituti previdenziali domanda per chiedere il riconoscimento del periodo di servizio militare di leva valido ai fini della pensione e della liquidazione (indennità di fine rapporto);

che i dipendenti dagli enti locali, mentre non hanno ricevuto alcuna risposta dal Ministero del tesoro - Direzione generale degli istituti di previdenza - CPDEL - hanno ricevuto dall'INADEL una comunicazione nella quale veniva specificato che le domande in questione non trovano alcuna possibilità di accoglimento per cui, finchè il Ministero dell'interno al quale, in data 25 marzo 1987, è stato chiesto il parere di competenza non si pronuncerà in merito, il servizio militare di leva verrà valutato ai fini del trattamento di fine servizio solo se riscattato, con onere a carico dell'interessato, ai sensi della legge n. 152 del 1968;

che sembra evidente che la questione dell'applicazione di detto articolo 20 trovi ostacolo nella mancata quantificazione, nella legge, dell'onere contributivo e delle modalità della rispettiva copertura finanziaria, compresa l'individuazione degli enti tenuti al pagamento dei contributi agli istituti previdenziali,

l'interrogante chiede di conoscere:

se, oltre a quanto sopra specificato, si siano avuti ulteriori sviluppi e quali sulla questione dell'applicazione dell'articolo 20 della legge 24 dicembre 1986, n. 958;

qualora non vi fossero stati sviluppi, quali iniziative si intenda intraprendere per portare a soluzione questo problema che interessa molti dipendenti pubblici e che è ispirato ad un principio di giustizia, riconoscendo valido ai fini economici e previdenziali un servizio reso obbligatoriamente per il bene della patria.

(4-03296)

MAZZOLA. - *Al Ministro della pubblica istruzione.* - Premesso:

che le nuove tabelle organiche in fase di elaborazione prevedono la soppressione di alcune decine di classi elementari e medie della provincia di Cuneo, preludio alla chiusura delle scuole stesse, in palese contrasto con il decreto ministeriale e con lo spirito di mantenimento sul territorio di un servizio obbligatorio in un'area già profondamente penalizzata ed in

condizioni geomorfologiche e climatiche proibitive per molti mesi dell'anno, vanificando le possibilità di continuità didattica richiamata dallo stesso decreto;

che la Giunta provinciale di Cuneo, in data 5 aprile 1989, ha inviato al Ministro della pubblica istruzione un ordine del giorno, approvato all'unanimità, nel quale si esprime una assoluta contrarietà alla ventilata soppressione di classi;

che negli ultimi anni il Ministero è intervenuto per rivedere gli organici di diritto, avvalendosi delle deroghe espressamente previste dal decreto interministeriale per i territori che presentano particolari condizioni quali quelle dei territori della provincia di Cuneo dei quali trattasi,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti intenda prendere il Ministro in indirizzo per evitare la situazione di gravissimo disagio e di irreparabile danno che verrebbe a crearsi nelle zone della provincia di Cuneo colpite dal ventilato provvedimento di soppressione delle classi; in particolare, si chiede di ottenere assicurazioni che verranno utilizzate le già citate deroghe previste dal decreto interministeriale per i territori che presentano particolari condizioni geomorfologiche ed ambientali onde arrivare al ripristino di un organico che consenta, in concreto, l'assolvimento del diritto-dovere costituzionale della frequenza della scuola dell'obbligo.

(4-03297)

SANESI. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso che da oltre sei mesi pende presso la procura generale della Repubblica di Firenze un esposto nel quale un imprenditore fiorentino documenterebbe gravi casi di corruzione nella gestione del settore appalti per lavori stradali dell'assessorato ai lavori pubblici del comune di Firenze;

considerato che sull'argomento in questione il consiglio comunale di Firenze ha recentemente, all'unanimità, varato una commissione consiliare di indagine e che in tale seduta – svoltasi in forma segreta per quanto concerne questo elemento – l'onorevole Marco Cellai ha fornito i nominativi di dipendenti comunali inseriti nel suddetto esposto;

rilevata la gravità morale e politica dell'intera questione che fa seguito a precedenti episodi di corruzione avvenuti nel comune di Firenze, così come rilevato dalla magistratura fiorentina;

appreso che non si ha notizia, a sei mesi dal suddetto esposto, di alcuna iniziativa e indagine della magistratura fiorentina in merito all'esposto in questione e che tale inerzia non avrebbe neppure prodotto le iniziali «comunicazioni giudiziarie» di garanzia per gli eventuali indagati;

considerata la gravità di un siffatto comportamento della magistratura fiorentina,

l'interrogante chiede di conoscere le valutazioni del Governo circa tale inerzia, che appare tanto più ingiustificabile, quanto più rilevante risulta per i cittadini l'effettivo raggiungimento della verità e di un trasparente rapporto con le istituzioni tutte.

(4-03298)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, la seguente interrogazione sarà svolta presso la Commissione permanente:

7^a Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

3-00805, dei senatori Chiarante ed altri, sull'attuazione della legge 6 ottobre 1988, n. 426, in materia di ristrutturazione della rete scolastica.