

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

**Giovedì 3 Febbraio 2000**

**alle ore 9,30 e 16,30**

**762<sup>a</sup> e 763<sup>a</sup> Seduta Pubblica**

---

## **ORDINE DEL GIORNO**

**I. Seguito della discussione – ai sensi dell’articolo 53, comma 3, del Regolamento – di mozioni sull’aeroporto internazionale di Malpensa (*testi allegati*).**

**II. Discussione – ai sensi dell’articolo 53, comma 3, del Regolamento – dei disegni di legge:**

1. CARUSO Antonino ed altri. – Disposizioni in materia di tutela della riservatezza nelle notificazioni di atti giudiziari. **(2751)**
- GRECO ed altri. – Nuova disciplina delle intimazioni a testimoni nei procedimenti civili. **(2974)**
- CARUSO Antonino ed altri. – Modifiche dell’articolo 8 della legge 20 novembre 1982, n. 890, in materia di notificazioni di atti a mezzo del servizio postale, e modifica dell’articolo 143 del codice di procedura civile. **(3615)**

– 2 –

- FASSONE ed altri. – Modifica della disciplina delle notificazioni col mezzo della posta. **(3639)**
- Disposizioni urgenti in materia di notifica di atti giudiziari a mezzo posta. **(3699)**
  - *Relatore* CENTARO.
- 2. CARUSO Antonino ed altri. – Modifica dell'articolo 656 del codice di procedura penale. **(4053)**
  - *Relatore* RUSSO (*Relazione orale*).
- 3. LA LOGGIA ed altri. – Istituzione dell'agente di quartiere. **(4097)**
  - *Relatore* ANDREOLLI (*Relazione orale*).

**MOZIONI ALL'ORDINE DEL GIORNO**

VEGAS, MANFREDI, VENTUCCI, D'ALÌ, BETTAMIO, TRAVAGLIA, BALDINI, NOVI, PASTORE. – Il Senato,

(1-00348)  
(11 dicembre 1998)

preso atto dell'avvio del nuovo aeroporto intercontinentale di Malpensa, operativo dallo scorso 25 ottobre, e che nei mesi venturi vedrà man mano aumentare il proprio volume di traffico aereo;

tenuto conto:

che il funzionamento a regime del nuovo aeroporto comporterà un movimento giornaliero di diverse centinaia di voli in arrivo e partenza, ma che già ad oggi vi è un continuo sorvolo delle zone limitrofe da parte degli aerei operativi sullo scalo;

che sono state istituite diverse rotte di decollo, ma che in gran parte esse vanno a sorvolare le zone densamente popolate dell'Ovest-Ticino, in provincia di Novara, dove l'inquinamento ambientale ed acustico, sia di giorno che di notte, ha superato ragionevoli limiti di sopportazione da parte degli abitanti, che anche nei giorni scorsi hanno inscenato clamorose iniziative di protesta;

che si ritiene doveroso che tali rotte debbano essere tracciate minimizzando gli aspetti negativi di cui sopra, con speciale riguardo al fatto che, mentre l'aeroporto può avere un indotto positivo per alcune limitrofe aree lombarde, non ne ha praticamente nessuno per le zone piemontesi che pur – come la già richiamata area dell'Ovest-Ticino – debbono quotidianamente sopportarne gli svantaggi più diversi per traffico, comunicazioni e sorvoli,

impegna il Ministro dei trasporti:

a recepire le proteste degli abitanti della zona, così come tra l'altro sottolineato da inequivocabili prese di posizione della regione Piemonte, della provincia di Novara, delle amministrazioni locali e dei comitati spontanei nati per sensibilizzare la cittadinanza su queste problematiche;

a porre in essere tutti gli atti opportuni al fine di determinare ed ordinare rotte di volo da parte degli aerei in decollo da Malpensa che vadano a minimizzare le conseguenze per le popolazioni sorvolate, con particolare riguardo ad una equa ripartizione tra i territori più prossimi a Malpensa e tenendo conto, in via di priorità, che i disagi devono essere affrontati soprattutto da chi – per nuovi collegamenti, indotto economico, sviluppo occupazionale, eccetera – ha conseguito innegabili vantaggi dalla apertura del nuovo scalo aeroportuale;

a riferire conseguentemente in Aula sugli sviluppi della situazione e sulle decisioni assunte dal Governo.

- 4 -

MANFREDI, RIZZI, MAGGI, VEGAS, BALDINI, SCHIFANI, PASTORE, ZANOLETTI, BORNACIN, ASCIUTTI, GERMANÀ, GAW- (1-00353)  
RONSKI. – Il Senato, (3 febbraio 1999)

premessò:

che la piena entrata in funzione dell'aeroporto di Malpensa ha avuto come conseguenza la cristallizzazione di rotte di decollo che insistono pressochè esclusivamente sul territorio collocato ad ovest del fiume Ticino;

che tali rotte comportano il passaggio di circa il 97 per cento degli aerei su detta zona, pari, oggi, a circa 300-350 aerei al giorno; la rotta 303 prevede il sorvolo e il risorvolo delle zone dell'ovest Ticino da parte di tutti gli aeromobili diretti verso est; dal mese di marzo 1999 il numero dei decolli vedrà un notevole incremento;

che la percorrenza di dette rotte comporta un gravissimo inquinamento atmosferico, acustico e dei terreni sorvolati con lo snaturamento delle caratteristiche del territorio; ciò annulla le legittime aspettative di vivibilità, in termini di qualità della vita, della popolazione colà residente;

considerato:

che i rappresentanti dei territori interessati e cioè dei comuni di Agrate Conturbia, Bellinzago Novarese, Bogogno, Borgomanero, Borgo Ticino, Cameri, Castelletto Ticino, Comignago, Divignano, Dormelletto, Galliate, Gattico, Inverio, Marano Ticino, Mezzomerico, Oleggio, Pombia, Suno, Vaprio D'Agogna, Varallo Pombia, Veruno, non sono stati coinvolti nella individuazione delle rotte e hanno dovuto subire le decisioni assunte;

che l'ovest Ticino vede la presenza di elementi ambientali di valore nazionale e sovranazionale, quali il Parco del Ticino, il Parco dei Lagoni, il Lago Maggiore, ed alcuni comuni sono stati inseriti tra i territori protetti dalla «legge Galasso»;

che è stata istituita, anche se evidentemente in ritardo, dal Ministro dei trasporti una commissione per la verifica dell'impatto acustico sul territorio e per la conseguente equa redistribuzione delle rotte;

che esistono nell'area piemontese, lombarda e ligure altri quattro aeroporti con caratteristiche analoghe a quelle di Malpensa (Orio al Serio, Linate, Caselle e Genova),

impegna il Governo:

a sollecitare la valutazione d'impatto ambientale in tempi brevi;

a rivedere la politica di utilizzazione dell'aeroporto di Malpensa nel quadro dell'utilizzazione anche degli altri aeroporti esistenti nell'area (Orio al Serio, Linate, Caselle e Genova);

a favorire, comunque, per la Malpensa l'individuazione e l'utilizzo di rotte di volo che vadano a correggere l'attuale assurda situazione, minimizzando la ricaduta negativa (inquinamento acustico ed ambientale) sul territorio e sulla popolazione dell'ovest Ticino, in particolare ripartendo le rotte anche su altre direzioni, eliminando il risorvolo, non effettuando voli notturni, consentendo su «Malpensa 2000» solo aeromobili più silenziosi.

– 5 –

VEGAS, MANFREDI, RIZZI, LASAGNA, SELLA DI MONTELUCE, GAWRONSKI, LAURO, BALDINI. – Il Senato, (1-00372)  
(9 marzo 1999)

premessò:

che Malpensa 2000 rappresenta una delle opere più importanti realizzate negli ultimi 15 anni;

che l'aerostazione è nata e si è sviluppata nel tempo in un territorio densamente urbanizzato;

che da più di due anni i comitati civici sorti sul territorio nonchè i medici di base segnalano situazioni di grave disagio sanitario a seguito dei forti indici di inquinamento atmosferico, acustico, ed olfattivo;

che gli aeromobili in transito da Malpensa atterrano e decollano sorvolando le civili abitazioni ad una distanza dai tetti di 150-200 metri,

impegna il Governo:

a modificare da subito, senza dilazioni in attesa dei risultati dell'apposita commissione ministeriale, le rotte per diminuire l'impatto ambientale con particolare riferimento all'inquinamento acustico dell'ovest Ticino, già oggi superiore ai limiti di tollerabilità;

ad adottare tutti gli ulteriori provvedimenti possibili a tal scopo;

a soprassedere, in ogni caso e fino a quanto non verranno adottati i suddetti provvedimenti, a ulteriori trasferimenti di linee da altri aeroporti a quello di Malpensa.

MANFREDI, VEGAS, MINARDO, TERRACINI, BORNACIN, BALDINI, BETTAMIO, GAWRONSKI, BRUNI. – Il Senato, (1-00430)  
(29 luglio 1999)

premessò:

che il potenziamento dell'aeroporto di Malpensa 2000 prevede un aumento del traffico nei prossimi anni;

che tale aumento consisterebbe nel passaggio a circa 27 milioni di passeggeri ed a circa 591.000 tonnellate di merci nel 2003;

che aumenta proporzionalmente il disagio in particolare delle popolazioni dei comuni di Agrate Conturbia, Bellinzago Novarese, Bogogno, Borgomanero, Borgo Ticino, Cameri, Castelletto Ticino, Comignago, Divignago, Dormelletto, Galliate, Gattico, Inverio, Manaro Ticino, Mezzomerico, Oleggio, Pombia, Suno, Vaprio D'Agogna, Varallo Pombia e Veruno;

che il piano regolatore aeroportuale di Malpensa 2000 non è stato assoggettato alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 349 del 1986 e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n.377 del 1988 e non sono stati attuati i provvedimenti di redistribuzione delle rotte che insistono tuttora prevalentemente sul Piemonte;

che la «riforma Burlando» appare legata solo a ragioni economiche ed in particolare sembra favorire la compagnia di bandiera italiana;

– 6 –

che gli altri aeroporti dell'area padana, veneta e ligure che potrebbero essere utilizzati per snellire il traffico aereo di Malpensa sono invece in difetto di traffico,

impegna il Governo a bloccare ogni ulteriore attuazione delle misure di potenziamento dello scalo aereo di Malpensa e ad indire una conferenza Stato-regioni al fine di rivedere l'intera politica del traffico aereo nel Nord Italia.

CASTELLI, PERUZZOTTI, STIFFONI, TIRELLI, MORO, ANTONINI, RECCIA, ROSSI, BRIGNONE, PREIONI, TABLADINI, BIANCO, COLLA, DOLAZZA, PROVERA, MANARA, GASPERINI, DE CORATO, BORNACIN, PELLICINI, MAGNALBÒ, WILDE, MANCA, SERVELLO, MAGGI, CASTELLANI Carla, CUSIMANO, BALDINI, SCHIFANI, PIANETTA, MANFREDI, RIZZI, LASAGNA, TRAVAGLIA, ASCIUTTI, BETTAMIO, LAURO, BRUNI, PACE, PEDRIZZI, MONTELEONE, MAGLIOCCHETTI, MARRI, BEVILACQUA, TURINI. – Il Senato,

(1-00483)  
(11 gennaio 2000)

premessi:

che è trascorso più di un anno dall'entrata in esercizio dell'*hub* milanese di Malpensa e i problemi più gravi, legati al suo funzionamento, non solo non sono stati risolti ma neppure affrontati in maniera efficace, proponendo soluzioni facilmente praticabili e dettate dal buon senso;

che il riferimento è soprattutto ai disagi che la creazione di questa grande infrastruttura ha comportato in termini di aumento del traffico, ma soprattutto di inquinamento ambientale ed acustico;

che per tentare di trovare un'adeguata soluzione al più grave dei problemi legati all'aumentata attività dell'aeroporto di Malpensa è stata istituita un'apposita commissione, la commissione Romagnoli, ma le soluzioni proposte sono state fortemente contestate in quanto basate su analisi e studi inattendibili ed erronei;

che lo stesso decreto ministeriale, non ancora pubblicato in *Gazzetta Ufficiale*, sulla limitazione dei voli notturni si è rivelato assolutamente insufficiente a risolvere la situazione di disagio degli abitanti, in quanto dispone tali e tante deroghe da risultare, alla fine, del tutto inefficace;

considerato:

che l'unica soluzione attualmente praticabile per tentare di contemperare le inderogabili esigenze di mobilità con i fondamentali diritti degli abitanti delle zone limitrofe all'aeroporto è la limitazione dei voli;

che la limitazione dei voli su Malpensa potrebbe facilmente attuarsi se, come avviene in tutte le grandi capitali europee ed extraeuropee, il traffico fosse distribuito tra più scali, ciascuno dei quali potrebbe servire una particolare area del territorio o piuttosto specializzarsi in determinati servizi: voli domestici, internazionali, *charter* o merci;

– 7 –

che alla fine di novembre è pervenuta la valutazione di impatto ambientale negativa per quanto attiene ad un ulteriore trasferimento di voli da Linate a Malpensa, valutazione sancita con decreto dal Ministro dell'ambiente;

che anche a Milano potrebbe facilmente realizzarsi una suddivisione del traffico aereo tra più scali se si razionalizzasse l'utilizzo dell'insieme del sistema aeroportuale milanese, definito, con decreto ministeriale del 23 ottobre 1997, ai sensi del regolamento CEE 24 agosto 1992, dall'allora Ministro Burlando, formato dagli scali di Malpensa, Linate ed Orio al Serio;

che il sistema per funzionare, però, dovrebbe beneficiare di un'interconnessione rapida ed efficiente e perciò sarebbe necessario potenziare le linee ferroviarie Bergamo-Milano, Bergamo-Malpensa, Bergamo-Como e Milano-Malpensa;

preso atto che malgrado questa sia la migliore soluzione ai problemi suddetti, senza contare che potrebbe essere scongiurata la chiusura di Linate, che vede diminuire costantemente il numero dei voli, con enormi danni non solo alla mobilità dell'area milanese ma anche all'economia dell'indotto legato allo scalo, il Ministro dei trasporti *pro tempore* Treu ha continuato a trasferire voli alla Malpensa contro il parere delle compagnie aeree e contro l'interesse delle popolazioni che si vedono esposte a livelli sempre crescenti di rumore,

impegna il Governo:

a valorizzare adeguatamente e rendere al più presto operante l'intero sistema aeroportuale milanese, potenziando le linee ferroviarie di interconnessione;

a predisporre, ai sensi degli articoli 8, paragrafo 5 e 9 del regolamento CEE 24 agosto 1992, sentiti tutti i soggetti coinvolti, un piano che razionalmente utilizzi tutti e tre gli scali di Malpensa, Linate ed Orio al Serio, avendo come principale ed unico obiettivo il soddisfacimento degli utenti;

ad astenersi dall'interferire nella determinazione delle rotte e degli scali, affinché le compagnie italiane e straniere abbiano libertà di scelta in materia e non debbano sottostare ad imposizioni dirigistiche atte, il più delle volte, unicamente a tutelare gli interessi della compagnia di bandiera.

VEDOVATO, FALOMI, BESSO CORDERO, CARPINELLI, MACONI, PIZZINATO, PILONI, PIATTI, BESOSTRI, MONTAGNA, PARDINI, DUVA, SMURAGLIA, LO CURZIO, BERNASCONI, VISERTA COSTANTINI, VERALDI. – Il Senato,

premessi:

che la decisione, concordata con l'Unione europea, di articolare il sistema aeroportuale italiano negli *hub* di Malpensa e Fiumicino adottata dal Parlamento e dal Governo italiano ha comportato l'impegno di ingenti risorse finanziarie a cui si è fatto fronte con l'obiettivo di recuperare quote di traffico, sostenere l'economia di una parte essenziale del tessuto

(1-00490)  
(28 gennaio 2000)

– 8 –

produttivo nazionale, favorire l'occupazione delle aziende italiane che operano nel settore del trasporto aereo;

che ad un anno dall'entrata in funzione della nuova infrastruttura è necessario considerare che, accanto ai dati di incremento del traffico aereo su Malpensa, si sono registrati nodi e problemi molto seri che riguardano la stessa capacità operativa di Malpensa, la confusione di linee strategiche del suo gestore, il rapporto conflittuale con i vettori, un migliore equilibrio tra Malpensa e Fiumicino, le richieste di una migliore risposta alle esigenze degli utenti per i collegamenti col Sud del paese, l'assetto futuro del sistema aeroportuale lombardo e, soprattutto, il tema di una risposta complessiva a gravi problemi ambientali;

che la sospensione del trasferimento dei voli dall'aeroporto di Linate a Malpensa, la negativa valutazione di impatto ambientale, la decisione del TAR del Lazio che riconosce superati taluni limiti di compatibilità ambientale per il rumore, le responsabilità gestionali della SEA e i contraddittori comportamenti del suo principale azionista rendono indispensabile un chiarimento sulle prospettive di utilizzo di Malpensa nel quadro della rete di trasporto aereo nazionale e internazionale;

che occorre quindi una decisa azione di coordinamento dei molti soggetti interessati e coinvolti per definire un quadro di riferimento certo in stretta collaborazione con le regioni, i comuni e i cittadini,

impegna il Governo:

a ridefinire le linee di prospettiva di utilizzo di Malpensa nel quadro della rete del trasporto aereo nazionale e internazionale razionalizzando nel contempo il sistema aeroportuale del Nord Italia e verificando anche le possibili vocazioni specialistiche degli aeroporti e, per Linate, le ipotesi operative di valorizzazione della sua posizione come *city airport*;

a definire i volumi di traffico di Malpensa tenendo conto delle reali capacità operative della struttura aeroportuale e della compatibilità ambientale degli stessi:

ad adottare urgentemente i provvedimenti indispensabili ad affrontare i problemi ambientali più rilevanti con particolare riferimento all'immediata diversa distribuzione del traffico aereo in decollo per evitare l'abnorme concentrazione dei sorvoli su alcune aree del Piemonte e della Lombardia e ad accelerare l'utilizzo degli investimenti per la mitigazione già previsti dalla legge n. 144 del 1999 e dalla finanziaria per il 2000;

ad avviare, in collaborazione con la regione Lombardia e con la regione Piemonte e con la partecipazione degli enti locali, un osservatorio ambientale permanente sull'aeroporto di Malpensa 2000 in grado di assicurare un monitoraggio costante delle ricadute ambientali, valutare i limiti quantitativi di compatibilità e individuare gli interventi di mitigazione.

– 9 –

SARTO, PIERONI, BOCO, BORTOLOTTI, CARELLA, CORTIANA, DE LUCA Athos, LUBRANO di RICCO, MANCONI, PETTINATO, RIPAMONTI, SEMENZATO. – Il Senato, (1-00491)  
(1° febbraio 2000)

premessi:

che l'attivazione dell'*hub* di Malpensa – un anno fa e dopo la faticosa trattativa in sede comunitaria – come scalo intercontinentale è avvenuta in difetto di una programmazione complessiva sia rispetto al sistema aeroportuale italiano sia rispetto allo specifico impatto col territorio dell'infrastruttura e dei volumi di traffico preventivati;

che la positiva articolazione e ripartizione del sistema tra gli *hub* di Malpensa e di Fiumicino non ha però risolto le problematiche presenti a Malpensa;

che nel corso dell'ultimo anno si è delineato infatti un preoccupante quadro rispetto all'organizzazione, alla gestione e alla funzionalità dell'aeroporto in relazione all'incremento del traffico, rispetto al pesante impatto con i centri abitati e le popolazioni – soggette a gravi danni per l'inquinamento acustico oltre i limiti e per i prodotti di combustione –, e pure rispetto alle infrastrutture e alle trasformazioni indotte o connesse con l'impianto aeroportuale, così come emerso anche nel sopralluogo effettuato il 15 luglio 1999 dalla 8<sup>a</sup> Commissione del Senato e come espresso nell'interrogazione 3-03011 del 27 luglio 1999 di cui lo scrivente senatore Sarto è primo firmatario;

che ad un anno dall'entrata in funzione della nuova infrastruttura è quindi necessario valutare effetti e limiti connessi all'incremento del traffico, al quale si punta per coprire le ingenti spese di realizzazione e gestione di Malpensa e per alimentarne le grandi strutture;

che il decreto di valutazione d'impatto ambientale su Malpensa del 25 novembre 1999 esprime una negativa valutazione di impatto ambientale e prescrive, come fa in allegato lo stesso decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 13 dicembre 1999, e come era stato chiesto in Senato da altri precedenti atti di sindacato ispettivo, l'utilizzazione e l'estensione della rete di rilevamento per il monitoraggio continuo delle emissioni sonore e dell'inquinamento atmosferico al fine di non superare le soglie ammissibili;

che il trasferimento di tutti i voli, salvo quelli tra Milano e Roma, da Linate a Malpensa ha avuto l'opposizione da parte della competente commissaria europea De Palacio e la sentenza del TAR del Lazio conferma che è superata la soglia dei limiti di compatibilità ambientale quale quella rispetto al rumore;

che è necessario perciò calibrare le modalità e la capacità di traffico in modo che non siano superati i limiti ambientali ed è altresì necessaria un'opera di riprogrammazione complessiva rispetto ai gravi problemi ambientali diretti ed indotti, al quadro del trasporto aereo nazionale e internazionale, al ridisegno del sistema aeroportuale lombardo e a un utilizzo di Linate come *city airport*, alla stessa capacità operativa e alla strategia del gestore, alle infrastrutture di collegamento stradale e

– 10 –

ferroviario, al rapporto col parco del Ticino sia sul versante piemontese che lombardo,

impegna il Governo:

a riprogrammare complessivamente e in modo sostenibile l'*hub* di Malpensa in relazione ai vari elementi richiamati in premessa;

a fissare in particolare le modalità e i limiti dell'incremento della quantità di traffico, in base agli elementi di compatibilità ambientale, quali *in primis* le soglie invalicabili dell'inquinamento acustico e atmosferico rispetto alla vigente normativa in materia, al decreto di valutazione d'impatto ambientale del 25 novembre 1999 e agli allegati del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 13 dicembre 1999;

ad effettuare il monitoraggio non solo nelle zone che si trovano dentro e in prossimità dell'aeroporto di Malpensa ma anche in tutti gli insediamenti piemontesi e lombardi sorvolati a bassa quota, attuando l'osservatorio ambientale permanente con la presenza delle due regioni e degli enti locali e di esponenti delle associazioni ambientaliste riconosciute;

ad operare, anche cambiando le rotte di atterraggio e decollo, per diminuire l'attuale impatto e rientrare nei limiti dovuti;

a rivedere la questione del trasferimento dei voli da Linate a Malpensa in modo da riconoscere i limiti quantitativi di Malpensa e superare la logica puramente aziendale di richiamare a Malpensa qualsiasi tipo di volo, configurando in questa revisione Linate come *city airport*;

a non concentrare anche voli *charter* a Malpensa, così come invece sta avvenendo, e a riprogrammare Malpensa nel quadro delle specializzazioni del sistema aeroportuale del Nord;

a verificare se sia possibile attuare una ripartizione ancora migliore dei voli intercontinentali tra Fiumicino e Malpensa e il rapporto di Malpensa con il Sud, in una prospettiva di liberalizzazione del traffico aereo, anche per garantire alle zone del Centro-Sud un più semplice accesso ai voli internazionali ed intercontinentali, in un quadro in cui l'obiettivo da confermare è la conquista di maggiori quote di traffico aereo internazionale per il nostro paese, ma entro precise condizioni di efficienza e di sostenibilità ambientale;

a verificare e completare il sistema delle comunicazioni terrestri strettamente connesse, che vanno valutate specificamente e nell'insieme rispetto alla loro funzionalità e al loro impatto ambientale;

a realizzare le connessioni e le intermodalità per privilegiare sulle brevi e medie distanze l'accesso a Malpensa per via ferroviaria piuttosto che con voli di corto raggio, come ha fatto la Germania rispetto all'accesso ai propri aeroporti, dopo aver constatato l'inquinamento provocato dall'infiltrarsi dei corridoi aerei;

a verificare la sostenibilità, anche rispetto ai piani territoriali e paesistici esistenti quale quello del parco del Ticino, delle strutture, delle attività e degli insediamenti indotti dalla presenza dell'aeroporto sia nel versante lombardo che in quello piemontese.



