SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

28º Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 24 FEBBRAIO 1998

(Antimeridiana)

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

INDICE

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE ..... *Pag.* 2, 5, 7 e *passim*
CO' *(Rifond. Com.-Progr.)* 6
D'ALÌ *(Forza Italia)* 9
LAURO *(Forza Italia)* 4
SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione* 5, 8
VIGEVANI, *sottosegretario di Stato per le finanze* 3

IN 0649

TIPOGRAFIA DEL SENATO (600)

I lavori hanno inizio alle ore 11.

INTERROGAZIONI

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

La prima interrogazione è del senatore Lauro.

LAURO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e della navigazione e delle finanze.* – Premesso:

che notizie di stampa e proteste di operatori marittimi genovesi e napoletani hanno evidenziato, nei giorni scorsi, che alle ditte commerciali ed industriali, comprese quelle commissionarie di spedizioni e trasporti, che compiono importazioni di merci dall'estero e che operano nel porto di Trieste sono riservate particolari condizioni di credito doganale che consentono di pagare posticipatamente i diritti doganali sulle merci importate;

che la normativa è frutto di una concessione che risale all'impero austro-ungarico mantenuta in vita dal regio decreto-legge n. 1356 del 15 settembre 1922 e dal regio decreto-legge n. 1357 del 19 ottobre 1922, da norme e circolari successive e poi recepita dalla Comunità europea;

che tale normativa prevede la possibilità per gli importatori di dilazionare fino a 180 giorni sia il pagamento dell'IVA sia quello dei diritti doganali a tassi passivi del 6,25 per cento annui;

che la politica dei porti, delle relative infrastrutture e dei servizi ad essi collegati sta diventando sempre più importante per uno sviluppo organico del sistema portuale italiano e dei rispettivi *hinterland* al fine di essere competitivi con i principali porti europei quali Amburgo, Rotterdam, Marsiglia-Fos ed altri;

che il decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, che prevede interventi urgenti a favore del settore portuale e marittimo e, quindi, dovrebbe completare la riforma dell'ordinamento portuale e quello delle attività e del lavoro legato ai porti, non contempla norme di riordino e di adeguamento per la effettiva liberalizzazione sia dei traffici sia del lavoro nell'ambito portuale,

si chiede di sapere:

se e quali provvedimenti il Governo intenda assumere per riequilibrare la situazione e determinare eguale operatività e libera concorrenza fra i porti italiani;

se il Governo intenda estendere i privilegi doganali di cui gode il porto di Trieste anche agli altri porti di rilevanza nazionale ed in particolare al porto di Genova ed al porto di Napoli che

orientano impegni ed iniziative al fine di ridiventare la porta dell'Europa sul Mediterraneo.

(3-00501)

VIGEVANI, *sottosegretario di Stato per le finanze.* Signor Presidente, con l'interrogazione al nostro esame il senatore Lauro, posto che gli operatori genovesi e napoletani hanno lamentato che le ditte commerciali ed industriali che operano nel porto di Trieste godono di particolari condizioni di credito doganale, che consente la possibilità per gli importatori medesimi di «dilazionare fino a centottanta giorni sia il pagamento dell'IVA sia quello dei diritti doganali a tassi passivi del 6,25 per cento annui», chiede in particoalre se si intenda estendere tali benefici anche agli altri porti nazionali ed in particolare al porto di Genova e di Napoli, ciò anche allo scopo di rendere competitivo il sistema portuale italiano con i principali porti europei.

Al riguardo si osserva che le norme per la concessione del credito doganale privilegiato, per le operazioni di importazione effettuate nella città di Trieste, risalgono al regio decreto 15 settembre 1922 n. 1356, che ha espressamente voluto estendere alle allora «nuove province del Regno» l'istituto del «credito doganale» (già previsto dall'articolo XVIII delle disposizioni preliminari alla tariffa doganale austro-ungarica).

Esso ha trovato attuazione con il decreto del ministro pro-tempore De Stefani del 18 giugno 1923 n. 2707. Ai sensi dell'articolo 3 (commi 2 e 3) di tale provvedimento, il «credito doganale» si articola in 2 agevolazioni aggiuntive a quelle applicabili nel restante territorio nazionale, consistenti in: una dilazione di pagamento concedibile per un periodo massimo di sei mesi; un interesse «in ragione del 4 e mezzo per cento all'anno».

Queste norme, sopravvissute integralmente a tutti i noti eventi bellici e politico-territoriali, devono ritenersi ulteriormente confermate dall'articolo 234 del Trattato di Roma del 1957, che ha fatto salve le disposizioni delle convenzioni concluse anteriormente all'entrata in vigore del trattato stesso, e, con esse quindi, anche l'allegato VIII al trattato di Parigi del 10 febbraio 1947 n. 1430 (ratificato con legge 25 novembre 1952, n. 3054), con il quale l'Italia, l'allora federazione Iugoslava e gli Stati dell'Europa centrale si impegnavano a garantire il funzionamento del «porto franco doganale», appositamente creato nel Territorio libero di Trieste.

Pertanto, lo speciale regime giudirico previsto per il porto di Trieste è da collegare alla complessa situazione economico-ambientale del capoluogo giuliano, che ha registrato nel tempo una progressiva diminuzione dei traffici portuali anche per effetto della concorrenza particolarmente competitiva dei porti nordici e dei territori della ex Iugoslavia.

In particolare, le vicende di quest'ultima regione non inducono a ritenere tale situazione superata, aggravando semmai i motivi di ordine economico e sociale che implicano il costante monitoraggio amministrativo dei flussi di traffico e, di conseguenza, l'adozione di tempestivi strumenti di adeguamento del credito doganale speciale al tasso tendenziale dei mercati finanziari.

Del resto, proprio per coniugare l'esigenza di rilancio dell'economia triestina con le necessità di tutela dell'operatività degli altri scali nazionali evitando uno sviamento dei traffici, attualmente il saggio di interesse in questione è stato ridotto dal 6,25 per cento (decreto ministeriale 15 novembre 1995) al 4,24 per cento annuo (decreto ministeriale 8 maggio 1997), ed il tasso, applicato al restante territorio nazionale, è stato ridotto dal 6,27 per cento (decreto ministeriale 20 aprile 1997) al 5,44 per cento annuo (decreto ministeriale 15 luglio 1997).

Ciò posto, il sostegno accordato all'economia triestina non può essere esteso anche al restante territorio nazionale, ostandovi la vigente normativa comunitaria, che nel prevedere la possibilità di mantenere particolari regimi agevolati solo se fondati su accordi anteriori al Trattato di Roma, ha di fatto sottratto la disciplina della materia alla competenza dei singoli Stati membri.

Si rileva, infine, che il Ministro dei trasporti e della navigazione ha comunicato che le problematiche relative al settore portuale e marittimo cui si fa riferimento nella interrogazione hanno trovato adeguata soluzione con la legge 23 dicembre 1996, n. 647, di conversione del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 534.

LAURO. Signor Presidente, debbo dichiararmi insoddisfatto della risposta fornita dal sottosegretario Vigevani. Infatti, non ritengo reale quanto comunicato dal Ministero dei trasporti e della navigazione e cioè che le problematiche relative al settore portuale e marittimo, cui si fa riferimento nella mia interrogazione, abbiano trovato adeguata soluzione con la legge n. 647 del 1996, tanto è vero che a seguito dell'emanazione di tale norma l'Unione europea ha deciso di aprire una inchiesta. Ripeto, i problemi del settore portuale ed in genere della libertà nei porti non sono stati risolti e quindi il Ministero dei trasporti deve aver comunicato una inesattezza e questa non è sola la mia opinione ma, evidentemente, anche quella dell'Unione europea.

Inoltre, per quanto riguarda la questione dell'individuazione di un'area franca nel porto di Napoli sono a conoscenza di un progetto normativo che si muove in tale direzione e che ha ricevuto consensi anche a livello europeo ma che purtroppo non ha avuto ancora esito e non ne comprendo il motivo. Ritengo infatti che questa potrebbe rappresentare una valida occasione per estendere i privilegi doganali già previsti per il porto di Trieste anche a quello di Napoli facendone in tal modo la porta del Mediterraneo rispetto ai paesi del Nord Africa e un punto *off shore* nell'ambito del meridione d'Italia.

Credo che soltanto attraverso una politica di incentivazione delle aree franche nei porti si possa dare corso ad un reale sviluppo economico soprattutto per quanto riguarda Napoli, al di là delle varie Casse e Agenzie per il Mezzogiorno che tanto danno hanno fatto all'economia del nostro paese.

Sostanzialmente per questi motivi mi dichiaro insoddisfatto della risposta fornita dal Governo alla mia interrogazione cheho l'intenzione di trasformare in mozione proprio per sollecitare l'impegno del Governo

alla individuazione – in tempi brevi – di un'area franca nel porto di Napoli.

PRESIDENTE. Segue una interrogazione dei senatori Marino e Co'.

MARINO, CO'. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che la vertenza dei macchinisti della Ferrovia circumvesuviana di Napoli, dopo sei mesi di lotta dei lavoratori che spingono per la riapertura dei termini dell'intesa sottoscritta da FILT, FIT e UILT nell'agosto 1997, intesa che ha avuto come conseguenze il taglio indiscriminato dei servizi e l'intensificazione incontrollata dei turni, ha prodotto una situazione decisamente insostenibile;

che il sottosegretario onorevole Soriero, a fine gennaio, prospettava una piattaforma che i rappresentanti dei macchinisti accettavano e sottoscrivevano, rinunciando a parti rilevanti delle loro richieste;

che dopo quell'indubbio passo avanti l'atteggiamento di FILT-FIT-UILT precludeva la sigla dell'intesa e creava i presupposti per la ripresa delle iniziative di lotta;

che in tale condizione lo scontro rischia di produrre gravissime conseguenze per i lavoratori in lotta e per gli utenti,

si chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire urgentemente per la riapertura del tavolo di trattativa e per la sottoscrizione dell'intesa sulla base delle proposte del Governo stesso, superando inaccettabili veti che limitano i valori di democrazia rappresentativa.

(3-01597)

SORIERO, *sottosegetario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Signor Presidente desidero ricordare agli onorevoli interroganti che sto seguendo personalmente la vertenza dei macchinisti della Ferrovia circumvesuviana di Napoli e devo dire che è una delle questioni che maggiormente caratterizza le mie giornate lavorative. Si sta cercando infatti di trovare una soluzione ad una vertenza difficile che si trascina da troppo tempo e che a mio avviso può invece concludersi con un accordo tra le parti e quindi con il consenso dell'azienda e di tutte le organizzazioni sindacali.

L'intesa, infatti, raggiunta nell'agosto del 1997, e siglata dalle sei organizzazioni sindacali confederali ed autonome, ma non dal COMU, ha rappresentato un importante momento attuativo del piano di risanamento e di ristrutturazione, approvato dal Governo e dalle Commissioni parlamentari.

Per il trasporto su ferro non sono previste riduzioni di chilometri-treno a regime, ma solo una rimodulazione del programma di esercizio al fine di renderlo più funzionale alla effettiva domanda, sostituendo in alcune fasce orarie a scarsa frequentazione, il servizio su ferro con quello automobilistico. Per quanto attiene ai trasporti su gomma, il ridisegno dell'offerta è essenzialmente dovuto al venir meno di una serie di

corse operaie legato ai processi di deindustrializzazione verificatisi in quell'area, oltre che al necessario collegamento con il riassetto delle concessioni regionali al fine di ridurre le sovrapposizioni. Non è pervenuta ufficialmente dal Governo ancora alcuna proposta formale di mediazione. La gestione ha altresì partecipato ad incontri presso il Ministero dei trasporti, ove il sottoscritto ha esplorato alcune soluzioni riservandosi un approfondimento contutte le parti, al fine di formulare una proposta di mediazione capace di acquisire un più elevato consenso.

Il problema è rappresentato dalla necessità di costruire un'intesa tra l'azienda ed il sindacato che rappresenta la gran parte dei macchinisti, senza che le altre organizzazioni sindacali individuino in questa nuova intesa un punto di rottura dell'accordo da loro firmato l'8 agosto 1997. Certo, un risultato definitivo è difficile da raggiungere anche perchè si condivide da più parti l'impostazione che riserva ai macchinisti un trattamento differenziato (anche se in parte ridotto) sia per quanto riguarda i salari sia per quanto riguarda la gestione dei turni. Si spera però che le due soluzioni in deroga rispetto al vecchio accordo (per il recupero di una indennità salariale e per l'eventuale ampliamento del numero dei turni) non siano tali da scardinare l'accordo complessivo.

La discussione è ad un passaggio delicatissimo ed il Governo è fortemente impegnato per raggiungere un'intesa e per superare quel disagio che sta non solo assillando centinaia di migliaia di persone nell'area napoletana, ma anche creando problemi seri, pure per l'immagine della città, alla gestione dei servizi di trasporto in quell'area. Proprio in queste ore abbiamo intensificato i contatti con il prefetto della città il quale, come voi ben sapete, da mesi e con grande sensibilità, sta seguendo la vertenza, nel tentativo di evitare il verificarsi di situazioni di tensione tra lavoratori e azienda. Siamo intenzionati a convocare entro breve tempo una riunione che consenta di acquisire il parere positivo sia della azienda sia delle organizzazioni sindacali, ponendo così fine alla questione.

CO'. Signor Presidente, signor Sottosegretario, colleghi, intendo cercare di ricostruire molto brevemente la storia della vicenda al nostro esame la quale, come ha detto il rappresentante del Governo, oltre ad essere molto delicata ha, per certi aspetti, assunto anche toni drammatici.

Credo che la vertenza dei macchinisti della Circumvesuviana sia ad un punto ormai decisivo. Sono circa sie mesi che i lavoratori, molti dei quali hanno militato nella CGIL e sono ora organizzati nel COMU, lottano per riaprire i termini di quella intesa sottoscritta dalle organizzazioni sindacali tradizionali nell'agosto del 1997. Quell'accordo viene contestato soprattutto perchè ha prodotto un taglio abbastanza rilevante dei servizi, una intensificazione oltre misura delle prestazioni e dei turni e anche l'abbattimento delle ore di lavoro dedicate alla manutenzione delle macchine e degli impianti.

Va quindi chiarito che questa iniziativa dei macchinisti è diretta alla conquista di migliori condizioni di sicurezza e all'estensione del servizio di una ferrovia che ha un bacino di utenza di circa un milione di

persone e che attraversa, credo, uno dei territori più congestionati del mondo. Questi lavoratori sono arrivati a forme di lotta esasperate, tenendo addirittura delle assemblee permanenti con la partecipazione dei propri familiari, a fronte di un potere di precettazione ampiamente applicato, che comincia ad assumere una dimensione tale da mettere in discussione l'esistenza stessa del diritto di sciopero. In proposito, come Gruppo, abbiamo incontrato i Presidenti di entrambe le Camere, per segnalare la situazione di progressivo svuotamento di tale diritto, a causa dei provvedimenti varati in materia di sciopero dalla commissione presieduta dal professor Giugni. Si tratta di una questione molto delicata che riguarda un principio sancito dalla Costituzione e da noi ritenuto importantissimo. So per certo, dopo aver ricevuto comunicazioni ufficiali, che entrambi i Presidenti dei due rami del Parlamento hanno assunto iniziative formali nei confronti del presidente della commissione per accertare se effettivamente il grado di compressione del diritto di sciopero abbia raggiunto livelli tali da violarlo o se i provvedimenti adottati lo stiano svuotando sostanzialmente di contenuto.

Occorrerà fare una scelta in questa vicenda, altrimenti sarà difficile far «quadrare il cerchio», cioè fare in modo che si possano conciliare l'intesa stipulata l'8 agosto 1997 con le esigenze avanzate dal COMU. Sarà un'impresa assai ardua, se non ci sarà, prima di tutto, il riconoscimento della rappresentanza dei macchinisti. Un eventuale veto da parte di CGIL, CISL e UIL al legittimo ingresso nella trattativa del COMU, dimostrerà una grande insensibilità verso i diritti degli utenti e, addirittura, verso i valori stessi della democrazia rappresentativa. Mi sembra opportuno dare legittimità alle rivendicazioni di questi lavoratori, riconoscerne la piena rappresentatività e, in qualche modo, ridurre gli aspetti negativi dell'intesa dell'estate 1997 che ha prodotto tagli rilevanti nei servizi (abolendo, per esempio, tutto il sistema di manutenzione di macchine e impianti).

Onorevole Sotosegretario, so che sta lavorando molto per raggiungere un'intesa; speriamo adesso che CGIL, CISL e UIL facciano quel passo indietro necesario per raggiungerla.

In conclusione, e per i motivi sopra esposti, mi dichiaro parzialmente soddisfatto per la risposta fornitami dal sottosegretario Soriero.

PRESIDENTE. Segue una interorgazione del senatore D'Alì.

D'ALÌ. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che le due piste principali di atterraggio dell'aeroporto di Palermo Punta Raisi richiedono una serie di lavori di manutenzione e che in conseguenza potranno essere utilizzate alternativamente per un periodo di circa 6 mesi;

che come scalo alternativo in questo periodo di tempo è possibile utilizzare la pista di atterraggio dell'aeroporto di Trapani Birgi che possiede una struttura di tutto rispetto;

che il Ministero dei trasporti ha invece deciso di utilizzare una terza pista di atterraggio dell'aeroporto di Palermo di Punta Raisi che in

tempi normali viene utilizzata come pista di rullaggio e che nel passato non era stata considerata idonea in seguito a diversi rilievi tecnici effettuati anche da Civilavia;

che questa decisione ha destato stupore per essere stata presa d'improvviso quando oramai era stato deciso l'utilizzo di Trapani Birgi;

che occorre verificare se il parziale utilizzo della terza pista di Punta Raisi durante il periodo suddetto possa comportare disagi per i passeggeri a causa dei ritardi e dei disservizi che si potrebbero verificare,

si chiede di sapere:

il motivo per cui all'improvviso sia stata assunta tale decisione e se questa sia supportata dagli opportuni rilievi tecnici in ordine alla struttura degli impianti e alla loro sicurezza;

se risponda al vero che tale decisione sia stata influenzata da pressioni da parte della società di gestione aeroportuale e delle compagnie aeree o, ancor peggio, da pressioni di carattere politico;

se risulti che tale scelta sia supportata da elementi che garantiscano un efficace smaltimento del traffico aereo e delle attività connesse ad un corretto servizio aeroportuale.

(3-01600)

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Signor Presidente, l'interrogazione presentata dal senatore D'Alì ripropone all'attenzione del Parlamento e del Governo il problema relativo alla sistemazione dell'aeroporto di Palermo Punta Raisi rispetto al quale ci stiamo adoperando da tempo.

I lavori dimanutenzione sulle due piste di volo dell'aeroporto di Palermo sono di prossima realizzazione e richiederanno un periodo di 90 giorni per ciascuna pista.

In un primo tempo per l'esecuzione dei lavori della pista 7/25 era stata prevista la chiusura al taffico della stesso per un periodo di circa 60 giorni e l'utilizzo della sola pista 2/20 per lo stesso periodo.

Tuttavia, nel corso di riunioni tenute per fissare calendario e modalità dei lavori di riqualifica, la società Alitalia ha espresso perplessità circa la possibilità di poter garantire un livello operativo accettabile con l'utilizzo parziale delle due piste in tempi alterni.

Peraltro, a seguito dell'intendimento espresso dall'Alitalia di trasferire tutto il traffico di Punta Raisi a Trapani Birgi, nel corso di una recente riunione, la società di gestione dell'aeroporto di Palermo, la Gesap, ha rappresentato l'esigenza di evitare l'uso alternato delle piste in quanto il trasferimento sull'aeroporto di Trapani dei voli Alitalia avrebbe determinato ripercussioni economiche ed operative e non avrebbe consentito alla stessa Gesap di fornire assistenza sia all'Alitalia, presso l'aeroporto di Trapani, sia alle altre compagnie operanti a Palermo.

La Gesap si è impegnata a sostenere l'onere economico necessario per rendere operativa, come pista di volo, la via di rullaggio nonchè a svolgere le indagini tecniche volte ad accertare la sussistenza dei requi-

siti di portanza prescritti per l'utilizzo dell'infrastruttura come pista di volo.

Qualora dette indadini preliminari diano esito positivo, la Gesap, in tempi brevi, assicurerà la realizzazione degli impianti necessari per rendere operativa la via di rullaggio come pista di volo, il cui utilizzo non dovrebbe comportare particolari disservizi o disagi per i passeggeri.

Viene quindi confermato un efficace smaltimento del traffico aereo e delle attività connesse ad un corretto servizio aeroportuale, seppure con qualche limitazione operativa.

Pertanto il Governo riconosce l'esistenza di qualche difficoltà derivante dalla riorganizzazione dell'utilizzo delle piste; tuttavia, come dimostra la dettagliata risposta testè fornita, vi è da parte nostra la massima attenzione, considerato il rilievo dell'aeroporto e dell'area servita e altresì l'importanza strategica di questo collegamento aereo tra l'isola siciliana e il resto del paese.

D'ALÌ. Signor Presidente, non posso ritenermi soddisfatto dal momento che il Governo nella sua risposta non fornisce alcun elemento in merito alla valutazione sulla sicurezza degli impianti da me invece specificatamente richiesto al primo punto dell'interrogazione.

Da espisodi verificatisi nel passato risulta che la pista di rullaggio dell'aeroporto di Punta Raisi presenta delle insonsistenze del sottosuolo che la rendono assolutamente pericolosa. Infatti, in questa stessa pista nel 1960 si aprì una voragine e nel 1991, durante i lavori di esecuzione della metropolitana che dovrebbe collegare l'aeroporto con Palermo, si verificò un crollo della superficie e conseguentemente anche di uno degli impianti di rifornimento di carburante.

Non va dimenticato poi che utilizzando la pista di rullaggio – anche se adeguatamente rafforzata, aspetto che date le caratteristiche del sottosuolo risulta difficilmente attuabile – l'aeroporto di Punta Raisi verrebbe a trovarsi per un periodo di 6 mesi senza pista di emergenza dal momento che quella di rullaggio viene attualmente usata con questo scopo e non credo che ciò sia compatibile con la normale gestione di un aeroporto che ha una rilevanza di traffico quale quella dello scalo palermitano.

Signor Presidente, onorevole sottosegretario, si ha l'impressione – tra l'altro confermata dalla risposta fornita dal Governo – che la decisione di non dirottare una parte del traffico aereo sull'aeroporto di Trapani Birgi derivi in reltà damotivi meramente di bilancio della Gesap che a mio avviso non possono assolutamente condizionare la sicurezza e l'efficienza dello scalo aereo. Infatti, siamo certi – lo adombra anche il Governo nella sua risposta – che insorgerebbero grossi problemi di gestione dello scalo aereo nel caso in cui non venisse deciso il suddetto trasferimento.

Inoltre credo che il Ministero si assuma una grave responsabilità nell'assecondare quello che definirei tra virgolette «un piano di puro risparmio» da parte della Gesap senza aver controllato quelli che sono gli aspetti di sicurezza della pista di rullaggio.

Ritengo che ciò sia assolutamente inconcepibile nel momento in cui si va ad affrontare una situazione con aspetti delicati come quelli dell'aeroporto di Punta Raisi, considerati anche gli episodi avvenuti nel passato.

Non posso quindi ritenermi soddisfatto della risposta fornita dal Governo anche se la decisione di non trasferire il traffico aereo a Trapani Birgi contiene un elemento di incertezza collegato alle indagini preliminari che la stessa Gesap – ovviamente interessata al mantenimento dell'utilizzo dell'aeroporto di Punta Raisi – dovrebbe effettuare. Mi chiedo allora se tali indagini relative alla sicurezza della pista di rullaggio non dovrebbero invece essere affidate ad una ditta non controllata e non invitata a trattativa privata dalla stessa Gesap; a mio avviso sarebbe infatti opportuno che il Ministero provvedesse attraverso una ditta terza. Ripeto, si sta parlando della sicurezza di volo e quindi della vita dei passeggeri, aspetti che non possono essere subordinati agli interessi economici della società che ha un gestione l'aeroporto di Punta Raisi.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni è così concluso.

I lavori terminano alle ore 11,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. LUIGI CIAURRO