SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

199ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 19 LUGLIO 1995

Presidenza del vice presidente ROGNONI,
indi del vice presidente PINTO

INDICE

CONGEDI E MISSIONI ..... *Pag.* 3

SUL TERZO ANNIVERSARIO DELLA STRAGE DI VIA D'AMELIO A PALERMO

PRESIDENTE 4
* DI MAIO *(Progr.-Verdi-La Rete)* 3

SULLA MORTE DEL CICLISTA ITALIANO CASARTELLI AL *TOUR DE FRANCE*

PRESIDENTE 4
BELLONI *(CCD)* 4

SULLA DISCUSSIONE DEI DISEGNI DI LEGGE NN. 248 E 261

PRESIDENTE 4
FORCIERI *(Progr. Feder.)* 4

SENATO

Composizione 5

DISEGNI DI LEGGE

Discussione:

(1905) *Conversione in legge del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, recante disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali, di trasporti eccezionali e di veicoli adibiti a servizi di emergenza* *(Relazione orale):*

PRESIDENTE ..... *Pag.* 5 e *passim*
GEI *(CCD), relatore* ..... 5 e *passim*
BACCARINI *(PPI)* ..... 7 e *passim*
* SCIVOLETTO *(Progr. Feder.)* 8, 19
GERMANÀ *(Forza Italia)* ..... 12 e *passim*
ALÒ *(Rifond. Com.-Progr.)* ..... 13 e *passim*
REGIS *(Lega Nord)* 14
PUOTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione* ..... 16 e *passim*
GRIPPALDI *(AN)* 20
DEBENEDETTI *(Sin. Dem.)* ..... 21 e *passim*
DEMASI *(AN)* 36, 44, 46
CAMPUS *(Forza Italia)* 40
* SPERONI *(Lega Nord)* 44
D'ALÌ *(Forza Italia)* 45
TERRACINI *(Forza Italia)* 50
ZACCAGNA *(Forza Italia)* 50

Votazione nominale con scrutinio simultaneo 51

SUI LAVORI DEL SENATO

PRESIDENTE 51

TIPOGRAFIA DEL SENATO (950)

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI GIOVEDÌ 20 LUGLIO 1995 ..... *Pag.* 52

ALLEGATO

COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA SUL FENOMENO DELLA MAFIA E SULLE ALTRE ASSOCIAZIONI CRIMINALI SIMILARI

Presentazione di relazioni 54

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 54

Apposizione di nuove firme 55

Presentazione di relazioni ..... *Pag.* 55

Approvazione da parte di Commissioni permanenti 56

GOVERNO

Trasmissione di documenti 56

MOZIONI, INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio 56, 62, 64

Interrogazioni da svolgere in Commissione . 98

N. B. - *L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore*

Presidenza del vice presidente ROGNONI

PRESIDENTE. La seduta è aperta *(ore 10)*.
Si dia lettura del processo verbale.

DELFINO, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.*

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

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Ballesi, Bo, Bosco, Cappelli, Cecchi Gori, D'Alessandro Prisco, Favilla, Giurickovic, Mancuso, Manieri, Secchi, Senese, Speroni, Tripodi, Villone, Visentin.

È assente per incarico avuto dal Senato il senatore: Migone, a Madrid, per attività della 3ª Commissione permanente.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. *Le comunicazione* all'Assemblea *saranno pubblicate* in allegato ai Resoconti della seduta odierna.

Sul terzo anniversario della strage di via D'Amelio a Palermo

DI MAIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. *Ne ha facoltà.*

* DI MAIO. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghe e colleghi, desidero ricordare che oggi ricorre il terzo anniversario dell'attentato di via D'Amelio, che viene celebrato a Palermo con manifestazioni particolari. Ricordo peraltro che quell'attentato non soltanto costò la vita al giudice Borsellino e agli uomini e alle donne della sua scorta (c'era infatti anche Emanuela Aloi), ma fu anche *compiuto nel cuore della città lasciando un segno tuttora evidente nel* tessuto urbano.

Desidero proporre che attraverso un minuto di silenzio, o altra forma ritenuta opportuna dalla Presidenza, il Senato si associ al ricordo delle vittime di quella strage.

PRESIDENTE. Credo di interpretare il pensiero dell'Assemblea accogliendo la proposta del senatore Di Maio. Invito quindi tutti i senatori presenti ad osservare un minuto di raccoglimento. *(Si leva in piedi e con lui tutta l'Assemblea. Viene osservato un minuto di raccoglimento).*

Sulla morte del ciclista italiano Casartelli al *Tour de France*

BELLONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BELLONI. Signor Presidente, interverrò molto brevemente.

Ieri, al *Tour de France* si è consumata una tragedia, vittima della quale è stato un italiano, il giovane Fabio Casartelli.

Prendo la parola per chiedere alla Presidenza di farsi interprete di quelli che ritengo siano i sentimenti dell'Assemblea del Senato. È innanzitutto opportuno che sia reso obbligatorio, in queste corse, l'uso del casco, ma anche che le ragioni commerciali (chiamiamole anche sportive) non prevalgano sui sentimenti umani: ieri è morto un ragazzo e non ha importanza che sia italiano, perchè non è per questo che intervengo, ma la corsa continua, in una sorta di indifferenza, in una atmosfera di cinismo.

Credo vada stigmatizzato quanto è avvenuto: le ragioni puramente commerciali ancora una volta l'hanno avuta vinta sul sentimento.

PRESIDENTE. Prendo atto del suo intervento, senatore Belloni.

Sulla discussione dei disegni di legge nn. 248 e 261

FORCIERI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FORCIERI. Signor Presidente, intervengo sull'ordine dei lavori per rilevare che è praticamente scomparso dall'ordine del giorno un provvedimento che vi era inserito, l'Atto Senato n. 248, sulle competenze dei geometri, che doveva essere esaminato congiuntamente al disegno di legge n. 261.

Vorrei chiedere spiegazioni sul perchè questo disegno di legge sia scomparso dall'ordine del giorno, chiedendo anche che la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari si faccia carico del suo reinserimento.

PRESIDENTE. Senatore Forcieri, le assicuro che senz'altro si discuterà del problema in sede di Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari.

Senato, composizione

PRESIDENTE. Informo che la Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari ha comunicato che, nella seduta del 18 luglio 1995, ha verificato non essere contestabile l'elezione dei seguenti senatori e, concorrendo negli eletti le qualità richieste dalla legge, le ha dichiarate valide:

per la Regione Umbria: Baioletti, Caponi, Carpinelli, Castellani, De Guidi, Gubbini e Modolo.

Do atto alla Giunta di questa sua comunicazione e dichiaro convalidate tali elezioni.

Discussione del disegno di legge:

(1905) ***Conversione in legge del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, recante disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali, di trasporti eccezionali e di veicoli adibiti a servizi di emergenza*** *(Relazione orale)*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Conversione in legge del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, recante disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali, di trasporti eccezionali e di veicoli adibiti a servizi di emergenza».

Il relatore ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni, ha pertanto facoltà di parlare il senatore Gei.

GEI, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli senatori, cercherò di essere estremamente breve, in quanto è la quarta volta in quest'Aula che affrontiamo questo decreto-legge in materia di gestioni aeroportuali, ma anche perchè il testo del Governo è estremamente scarno e verrà arricchito notevolmente attraverso gli emendamenti presentati, concordati in Commissione, che daranno la possibilità di licenziare un provvedimento più organico.

Il decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, oggi alla nostra attenzione, reca disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali, di trasporti eccezionali e di abilitazione alla guida di veicoli adibiti a servizi di emergenza.

Nella sua parte principale, cioè quella che riguarda le gestioni aeroportuali ed il riordino dell'Azienda autonoma di assistenza al volo, reitera i decreti-legge nn. 720 del 27 dicembre 1994, 49 del 25 febbraio 1995 e 133 del 29 aprile 1995. La materia è già stata ampiamente trattata in quest'Aula e alla Camera dei deputati e arricchita rispetto ai testi originali del Governo.

In sintesi, la parte principale del decreto-legge riguarda la trasformazione in società private di capitali delle attuali gestioni aeroportuali, consentendo quindi dismissioni pubbliche ed evitando oneri per lo Stato, allineandoci a quanto avviene nei principali paesi europei.

Il provvedimento gradua quanto previsto dalla legge n. 537 del 24 dicembre 1993 per dare gli opportuni tempi e per evitare pericolosi contraccolpi, in particolare alle strutture aeroportuali minori. Il decreto-legge affronta poi il riordino della Azienda autonoma di assistenza al volo, facendo cessare gli attuali organi di amministrazione e avviando la fase di trasformazione dell'Azienda stessa. Inoltre, viene affrontato il tema delle certificazioni per la navigabilità degli aeromobili degli equipaggi della Repubblica federale di Jugoslavia, al fine di consentire i collegamenti tra Roma e Belgrado.

Meno omogenei con la materia del decreto, ma comunque urgenti e di rilevante utilità, sono poi gli articoli 4 e 5, che riguardano il primo la proroga dei termini per l'entrata in vigore delle norme previste dal nuovo codice della strada sui veicoli d'opera e sui trasporti eccezionali, il secondo l'abilitazione alla guida dei veicoli adibiti ai servizi di soccorso, oltretutto trovando una disciplina più favorevole e più semplice, che risponde anche alle richieste del volontariato, che per nuove norme del codice della strada trovano degli intralci all'espressione di queste attività.

Passando agli articoli, vorrei soffermarmi soprattutto sull'articolo 1 che riguarda le gestioni aeroportuali. Questo articolo è composto di vari commi; al comma 1 abbiamo un differimento di termini per quanto riguarda la determinazione dei criteri per i nuovi diritti aeroportuali; un altro termine riguarda (con la previsione di uno spostamento al 31 dicembre 1995) le direttive che il Governo dovrà emanare sotto forma di decreto per quanto riguarda la costituzione delle società di capitali che dovranno gestire gli aeroporti. È previsto anche il termine in cui successivamente dovranno essere costituite queste società, entro il 30 giugno del 1996. Il comma 2 riguarda il piano degli investimenti negli aeroporti nazionali; il comma 3 riguarda la disciplina transitoria di adeguamento dei diritti aeroportuali; il testo prevede un incremento per il 1995 del 5 per cento rispetto alle entità attuali e l'arrotondamento alle 500 lire, onde favorire l'emissione dei biglietti per il pagamento di questi diritti stessi.

Il comma 4 parla della destinazione dei maggiori fondi realizzati negli aeroporti gestiti dallo Stato e riguarda la possibilità di utilizzo di 34 miliardi per l'anno 1995, da riassegnare per lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali. Il comma 5 riguarda i canoni di concessione alle società che verranno costituite ai sensi del presente decreto, e qui vengono indicati i criteri per il periodo che sarà preso in considerazione, che si riferiscono al valore patrimoniale dei beni demaniali in uso, nonchè al traffico passeggeri e merci.

Il comma 6 invece riguarda la semplificazione delle procedure per la realizzazione di opere e strutture all'interno delle aree aeroportuali e viene concessa, al Ministero dei lavori pubblici, la possibilità di realizzare delle procedure semplificate, per cui l'approvazione da parte di questo Ministero comprende la verifica di compatibilità urbanistica, comporta la dichiarazione di pubblica utilità nonchè l'indifferibilità e l'urgenza, e costituisce variante agli strumenti urbanistici.

L'articolo 2 riguarda l'Azienda autonoma di assistenza al volo; viene previsto che si avvii una fase di trasformazione dell'Azienda stessa. Si prevede la decadenza degli organi di gestione e l'affidamento della rap-

presentanza legale ad un amministratore straordinario che verrà coadiuvato da due assistenti di qualificata esperienza e da un comitato consultivo composto da cinque esperti nelle discipline più rilevanti, appunto per favorire tale trasformazione.

L'articolo 3, come accennavo in precedenza, riguarda il riconoscimento delle certificazioni di navigabilità degli aeromobili e degli equipaggi jugoslavi, che si attengano alla normativa internazionale in vigore, al fine di consentire il mantenimento dei collegamenti tra Roma e Belgrado.

L'articolo 4 differisce al 31 gennaio 1996 la disciplina prevista dal codice della strada per i mezzi eccezionali, onde dare la possibilità agli operatori del settore di adeguarsi correttamente alle nuove prescrizioni.

L'articolo 5 di fatto consente ai conducenti di autoambulanze e di mezzi di soccorso di evitare quanto introdotto dal codice della strada, cioè un esame di abilitazione che pur essendo un fatto esclusivamente formale è estremamente costoso e verrebbe a penalizzare le organizzazioni del volontariato. Con questo articolo si dà la possibilità, attraverso il riconoscimento di idonea certificazione che verrà determinata dal Ministero dei trasporti, di poter ottenere il certificato di abilitazione professionale.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, questo è in sintesi il testo del decreto-legge in esame che verrà notevolmente arricchito dal lavoro svolto dall'8ª Commissione permanente, la quale ha ripreso quanto elaborato nelle precedenti discussioni; si cercherà altresì di tenere conto di una serie di innovazioni introdotte dalla Camera dei deputati, affinchè questo decreto-legge possa finalmente essere convertito e possa dare certezza ad un settore che oggi versa in notevoli difficoltà e sta subendo rilevanti tensioni anche di carattere sindacale, in tal modo avviando la fase della privatizzazione e della modernizzazione di queste strutture estremamente importanti.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Baccarini. Ne ha facoltà.

BACCARINI. Signor Presidente, colleghi, questo provvedimento, che è alla quarta reiterazione come ha poc'anzi detto il relatore, ha subìto radicali variazioni del suo *iter* parlamentare e ha subìto soprattutto modificazioni in relazione al delinearsi della situazione degli aeroporti italiani attraverso audizioni che la nostra Commissione ha svolto ed attraverso altri provvedimenti.

Ritengo che il problema dei trasporti aerei sia di grande importanza per il paese e che la questione del rilancio dei due più grandi aeroporti nazionali sia fondamentale ai fini dei collegamenti internazionali. Vi sono vicende che vanno al di là della stessa politica nazionale; anche a livello di Commissione europea ci si è di recente interessati del problema dell'aeroporto della Malpensa. Ebbene, ritengo che questo provvedimento, nel privatizzare le società aeroportuali, si muova nella linea di una modernizzazione del paese. Reputo altresì che gran parte delle modificazioni introdotte prima dal Senato e poi dalla Camera, e che ora il relatore ripropone con i suoi emendamenti, si muovano appunto in questa linea di rilancio degli aeroporti nazionali, in un quadro di integra-

zione che prevede anche una ridefinizione delle vocazioni e dei rapporti che devono intercorrere tra gli aeroporti minori, cosiddetti sociali, e gli aeroporti maggiori.

Vi è poi un insieme di ulteriori interventi concernenti il problema assai importante e significativo dell'ANAV, per la cui scuola viene previsto il decentramento. Un rilancio dell'ANAV può costituire per il paese un problema anche dal punto di vista del rilancio economico. I paesi emergenti dell'Est europeo hanno bisogno di avere, sotto questo aspetto, dei punti di riferimento. Credo che il decentramento previsto nel decreto sia la dimostrazione più lampante del rapporto positivo che si è mano mano instaurato tra le Commissioni parlamentari ed il Governo.

Vi sono alcuni aspetti che, a nostro avviso, non sono del tutto soddisfacenti e riguardano soprattutto i vincoli relativi al personale per le società che dovessero subentrare nella privatizzazione. Sono vincoli che ridurranno, almeno nel breve periodo, le possibilità di innovazioni fondamentali e di adeguamento immediato alle nuove esigenze e alle nuove tecnologie. Pur tuttavia, il nostro parere è del tutto favorevole.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Scivoletto. Ne ha facoltà.

* SCIVOLETTO. Signor Presidente, signor Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione, onorevoli colleghi, il decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251 al nostro esame reca disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali, di trasporti eccezionali e di veicoli adibiti a servizio di emergenza e affronta le seguenti questioni: i processi di privatizzazione delle gestioni aeroportuali; disposizioni relative all'amministrazione straordinaria della Azienda autonoma di assistenza al volo; disposizioni in materia di certificazione di navigabilità aerea ai fini dell'esercizio di trasporto aereo civile tra Roma e Belgrado; differimento al 31 gennaio 1996 del termine dell'entrata in vigore dell'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che disciplina la materia dei veicoli e dei trasporti in condizioni di eccezionalità; e, infine, la modifica del nuovo codice della strada per ciò che concerne la disciplina della abilitazione professionale per la guida di veicoli adibiti a servizi di emergenza.

Rispetto al testo originario dei primi due articoli del decreto-legge, che costituiscono certamente la parte più importante del provvedimento, l'8ª Commissione permanente del Senato – come ha anche sottolineato il relatore, senatore Gei – ha introdotto delle modifiche significative che tengono conto da una parte del lavoro di approfondimento svolto prima dal Senato e poi dalla Camera dei deputati in sede di esame delle quattro reiterazioni del decreto-legge, dall'altra delle recenti osservazioni formulate dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato al testo approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 13 giugno 1995.

In particolare, il testo esitato dalla 8ª Commissione permanente, per ciò che riguarda il processo di privatizzazione delle gestioni aeroportuali, avviato – come si sa – con la legge 24 dicembre 1993, n. 537, contiene alcune scelte rilevanti riproposte o introdotte dalla Camera dei deputati nel corso dell'esame del decreto-legge 29 aprile 1995, n. 133, e

cioè: la partecipazione anche delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura alle società di gestione aeroportuali; l'abrogazione delle norme che prescrivono la partecipazione maggioritaria dello Stato, degli enti pubblici, dell'IRI, delle regioni e degli enti locali nelle società di gestione aeroportuali; l'affidamento in concessione della gestione alle società di cui all'articolo 10, comma 3, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, da parte del Ministro dei trasporti, sulla base di un programma di intervento e del relativo piano economico-finanziario; la durata della concessione, in deroga ai limiti temporali di cui all'articolo 694 del codice della navigazione, cioè venti anni, in rapporto al piano degli investimenti fino ad un massimo di trent'anni.

C'è da notare su questo punto che il limite di trent'anni, notevolmente più basso rispetto a quello fissato in cinquant'anni dalla Camera dei deputati, recepisce uno dei rilievi fondamentali fatti dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

Inoltre l'affidamento in concessione della gestione alle società di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, è subordinato alla verifica da parte del Ministro dei trasporti del rispetto per tre anni delle garanzie occupazionali e contrattuali per il personale già dipendente dal precedente gestore.

Su questo punto la Commissione non ha ritenuto di accogliere i rilievi dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato in quanto la tutela dei livelli occupazionali è una delle condizioni previste proprio dall'articolo 10, comma 12, della legge n. 537 del 1993, che è la legge base di riferimento per le privatizzazioni delle società di gestione aeroportuali ed è una delle condizioni, peraltro perseguite in sede di Comunità europea e di Parlamento europeo, ribadita dal ministro dei trasporti Caravale, il quale nel corso dell'audizione del 28 marzo scorso presso la Commissione lavori pubblici, comunicazioni del Senato ha affermato, giustamente a nostro avviso, che il processo di privatizzazione va portato avanti ma a condizioni tali da non mettere a rischio altri interessi generali. Noi riteniamo che la valutazione dei livelli occupazionali sia un interesse generale.

Altre modifiche importanti all'articolo 1 sulle gestioni aeroportuali riguardano la determinazione, con decreto del Ministro dei trasporti, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge, del regime di servizi aeroportuali di assistenza a terra sulla base di condizioni e limiti finalizzati alla salvaguardia della sicurezza dell'attività aeroportuale, all'affidabilità economica delle gestioni, ai livelli qualitativi delle prestazioni offerte agli utenti, nonchè sulla base di una vigilanza sul rispetto delle condizioni stabilite. Ed ancora, l'introduzione del parere delle competenti Commissioni parlamentari al CIPE sul piano degli investimenti negli aeroporti nazionali proposto dal Ministro dei trasporti; la concessione da parte del Ministro dei trasporti per il periodo massimo di cinque anni di contributi per assicurare l'equilibrio economico della gestione degli aeroporti con traffico annuo inferiore a 600.000 passeggeri, che rivestono rilevante interesse sociale e turistico. Modifica questa che noi consideriamo, anche per la corretta copertura finanziaria introdotta dal Senato, di grande rilievo e importanza.

Infine la presentazione da parte del Ministro dei trasporti, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge, di una relazione al Parlamento sullo stato degli aeroporti minori, con particolare riguardo agli aspetti di integrazione e funzionalizzazione con gli aeroporti maggiori, nonchè di salvaguardia dei livelli occupazionali.

All'articolo 2 che, come i colleghi sanno, concerne la gestione straordinaria dell'azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, sono state introdotte due modifiche sostanziali che noi del Gruppo Progressisti-Federativo condividiamo. La prima prevede che entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge il Ministro dei trasporti provveda alla trasformazione dell'azienda autonoma di assistenza al volo in società per azioni con apposito decreto trasmesso alle Camere per il parere delle competenti Commissioni parlamentari.

Ci auguriamo che il Ministro dei trasporti, in sede di predisposizione del decreto tenga conto delle varie proposte di legge che sono state presentate in materia, tra le quali la proposta di legge, atto Senato n. 749, presentata dal Gruppo Progressisti-Federativo.

La seconda stabilisce che entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge si dovrà procedere alla riorganizzazione della Scuola nazionale per l'assistenza al volo decentrandone le strutture presso l'aeroporto di Forlì sulla basa di specifica convenzione con gli enti locali interessati.

Condividiamo inoltre le precisazioni e le integrazioni proposte dall'8ª Commissione all'articolo 3 in materia di certificazione e di navigabilità degli aeromobili e degli equipaggi.

Rimane invariato l'articolo 4 relativo al differimento al 31 gennaio 1996 del termine di entrata in vigore dell'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che norma la materia dei veicoli e dei trasporti in condizioni di eccezionalità.

Infine, all'articolo 5, che modifica il nuovo codice della strada relativamente alla disciplina dell'abilitazione professionale per la guida di veicoli adibiti a servizi di emergenza, è stato approvato dalla Commissione un comma aggiuntivo con il quale si intende porre rimedio ad una carenza dell'articolo 138, comma 11, del codice della strada. Sento il dovere di illustrare brevemente questo emendamento avendo assunto l'iniziativa di proporlo in Commissione.

L'articolo 138, in ordine alla guida di automezzi adibiti a servizi di emergenza, riserva un regime speciale favorevole ai veicoli e ai conducenti delle Forze armate ed estende al comma 11 l'ambito della norma ai veicoli e ai conducenti del Corpo forestale dello Stato. Tuttavia, nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano le medesime funzioni, esercitate dal Corpo forestale dello Stato, sono svolte da appositi Corpi istituiti con specifiche leggi regionali. Stando alla lettera del disposto del citato comma 11 dell'articolo 138 del codice della strada, il personale impiegato nei suddetti corpi non può beneficiare delle esenzioni previste invece per i colleghi del Corpo forestale dello Stato sebbene svolgenti le medesime e meritevoli funzioni. Basta pensare ai compiti di vigilanza e di intervento in materia di incendi boschivi nelle aree extraurbane, fenomeni purtroppo ricorrenti nel

nostro paese anche quest'anno. Qualora persistessero le incongrue limitazioni che le norme vigenti impongono ai conducenti di automezzi adibiti ai servizi di emergenza, verrebbe seriamente pregiudicata nelle regioni a statuto speciale (Sardegna, Sicilia, Valle d'Aosta, Friuli-Venezia Giulia e Trentino-Alto Adige, comprese le province autonome di Trento e di Bolzano) l'operatività di tali strutture con gravi conseguenze per la sicurezza delle persone e la salvaguardia del patrimonio boschivo.

In sostanza, l'emendamento vuole colmare una lacuna ed eliminare una anomalia ed una contraddizione.

In conclusione il Gruppo Progressisti-Federativo condivide sostanzialmente il lavoro dell'8ª Commissione del Senato sul terreno dell'integrazione, precisazione e modifica del decreto-legge in esame. Ritiene che dall'Aula, per iniziativa dei colleghi, del relatore e del Governo, possano essere introdotti ulteriori miglioramenti al testo ed esprime l'auspicio che la Camera dei deputati, il cui serio e approfondito lavoro è stato da noi recep.to, possa procedere all'approvazione definitiva del testo che il Senato trasmetterà chiudendo una fase di precarietà e di incertezza che dura ormai da troppo tempo ed avviando quei processi di trasformazione che, nel quadro della normativa comunitaria, possono concorrere allo sviluppo e alla modernizzazione del trasporto aereo.

Infine, chiediamo che il Governo, in sede di replica, assuma precisi impegni sui problemi di fondo del trasporto aereo del nostro paese. In particolare, come abbiamo avuto modo di dire in altre occasioni discutendo del precedente decreto-legge sulle gestioni aeroportuali, intendo riferirmi alla necessità di una moderna legge organica per la regolamentazione dell'assistenza aeroportuale e per la riforma degli assetti istituzionali negli aeroporti, guardando anche alle esperienze fatte in altri paesi, dove sono state istituite apposite autorità aeroportuali, ed alla luce delle esperienze e delle norme comunitarie. Intendo riferirmi altresì alla necessità di un piano nazionale degli aeroporti, legge ormai assolutamente indispensabile per regolamentare una realtà complessa, articolata ed estremamente importante sul terreno dei servizi aeroportuali e dei livelli occupazionali.

In secondo luogo, intendo riferirmi alle questioni gravi, urgenti, persino drammatiche - come abbiamo avuto modo di vedere nelle scorse settimane in occasione del blocco aereo - relative al destino e alla funzione dell'Alitalia.

Al Governo chiediamo iniziative concrete, immediate e precise volte al risanamento ed al rilancio della compagnia di bandiera, che dovrà svolgere un ruolo rilevante nel quadro del sistema dei trasporti italiani.

Chiediamo al Governo di affrontare e risolvere rapidamente la questione della ricapitalizzazione dell'Alitalia, anche per impedire che si pregiudichi l'efficacia dell'annunciato risanamento, e di garantire, contro ogni processo di smembramento e di terziarizzazione, l'unitarietà dell'azienda e la valorizzazione delle risorse interne, di affrontare i problemi occupazionali e di garantire la qualità dei servizi ed i livelli irrinunciabili di sicurezza, nel quadro di un moderno sistema di trasporti aerei. *(Applausi dai senatori Carpinelli e Baccarini).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Germanà, il quale nel corso del suo intervento illustrerà anche il seguente ordine del giorno:

«Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 1905,

considerata la necessità di definire regole certe per la privatizzazione delle gestioni aeroportuali, oggetto del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251,

impegna il Governo:

all'istituzione di un'autorità di regolamentazione del trasporto».

9.1905.1 GERMANÀ, ZACCAGNA, DI BENEDETTO, D'ALÌ, TERRACINI, CAPUTO, ARMANI, SURIAN

Il senatore Germanà ha facoltà di parlare.

GERMANÀ. Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, il presente disegno di legge che viene sottoposto all'Aula per l'approvazione mi ha già visto manifestare alcune perplessità durante l'esame dello stesso in Commissione e tali perplessità vi ripropongo non tanto sul processo di privatizzazione, ma sui termini nei quali il provvedimento in esame introduce tale processo nel settore aeroportuale.

Infatti la *deregulation* sarà operativa nel 1997 ed i dati attuali relativi al flusso dei passeggeri vengono influenzati in maniera determinante dall'attuale monopolio dell'Alitalia. Dal punto di vista tecnico, con questa legge andremmo a rendere operative, con troppa fretta, le disposizioni relative alla costituzione di società per azioni per l'esercizio degli aeroporti, senza però aver prima reso operative le disponibilità relative alle società miste per la gestione dei servizi pubblici locali. Così facendo si rischia di tagliare fuori dalla gestione aeroportuale gli enti pubblici locali, che sono in genere i più interessati.

Il disegno di legge di fatto sancirebbe gravi disparità fra gli aeroporti con un intenso traffico e quelli con traffico limitato, che sono parecchi.

Se da un lato infatti è giusto potenziare gli scali di Roma e Milano per un migliore collegamento del nostro paese con l'Europa e col resto del mondo, è nel contempo opportuno mantenere ad adeguati livelli di efficienza gli aeroporti minori con particolare riguardo a quelli meridionali.

L'unica risorsa economica del Sud è il turismo e senza un'efficiente politica di trasporti è impensabile un riequilibrio delle risorse economiche del paese.

Non si può condividere inoltre il criterio della determinazione dei canoni delle concessioni alle società, che sarebbero determinati in riferimento al valore patrimoniale dei beni demaniali in uso alla concessionaria, al netto degli apporti degli investimenti effettuati dalle suddette società, nonchè degli oneri per i beni ed i servizi utilizzati gratuitamente da pubbliche amministrazioni, tenuto anche conto del traffico passeggeri e merci. Come se non bastasse le superiori disposizioni si appliche-

ranno anche alle società che attualmente provvedono alla gestione degli aeroporti.

Privatizzare vuole dire rendere più efficienti e flessibili i servizi, ma non come in questo caso assicurare enormi guadagni alle società private che gestiranno i grandi scali, senza un adeguato ritorno sociale ed economico per lo Stato.

Per queste ragioni abbiamo presentato l'ordine del giorno che impegna il Governo all'istituzione di un'autorità di regolamentazione del trasporto. *(Applausi dal Gruppo Forza Italia e del senatore Armani).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Alò. Ne ha facoltà.

ALÒ. Signor Presidente, signor Sottosegretario, colleghi, qualche settimana fa abbiamo avuto dei dati riguardanti la graduatoria delle province italiane relativa alle loro dotazioni infrastrutturali. Gli ultimi dieci posti di questa graduatoria sono occupati da province meridionali e complessivamente tutte le province del Sud, con l'esclusione di Napoli, sono al di sotto della linea mediana della medesima graduatoria. Siccome in questi giorni stiamo sentendo parlare dei rimedi per rimuovere le ragioni storiche del sottosviluppo del nostro paese e siccome si discute di quali siano le cause di tale sottosviluppo, rileviamo che alcuni sostengono da anni (anche la Confindustria lo sostiene da anni) che tra le cause principali del sottosviluppo di grandi aree del nostro paese e quindi della difficoltà complessiva del sistema-paese a essere competitivo ci sarebbero le dotazioni infrastrutturali; ovvero, per dirla in termini più chiari, ci sarebbero le difficoltà di scambio in termini di tempo e di costo delle merci e delle persone (e se volessimo essere ancora più aggiornati dovremmo aggiungere le informazioni).

La domanda che a noi sorge è la seguente: volendo ragionare in termini di sistema-paese dal punto di vista dell'ammodernamento delle infrastrutture funzionale allo sviluppo dello scambio delle merci e alla loro competitività in Europa e nel mondo, dobbiamo considerare la questione degli aeroporti e dei servizi aereoportuali in termini appunto di ammodernamento, di abbattimento dei costi, di miglioramento della velocità e dell'efficienza di tali servizi, oppure in termini di privatizzazione finalizzata a un contenimento dei costi dei servizi stessi così come sono attualmente? Il Governo, a nostro parere, si sta muovendo in questa seconda ottica, cioè liberalizzando i servizi così come sono e dando alle società di concessione quarant'anni di tempo per il rientro dagli investimenti (badate bene: stiamo parlando di investimenti nel campo dei servizi aereoportuali), anzi lo stesso Governo avrebbe voluto addirittura concedere cinquant'anni di tempo e qualche Gruppo ha persino chiesto di portare a settant'anni il periodo di validità per le concessioni alle società di servizi aeroportuali, ma per fortuna la Commissione ha respinto queste due ultime proposte.

Capite bene la logica che c'è dietro; si dovrebbe ragionare in termini veramente liberisti e in realtà questa logica è liberista si fa per dire, perchè è molto di parte e in questo caso la parte è rappresentata dalle società che con questi servizi vogliono fare semplicemente affari, tant'è vero che il provvedimento del Governo non si fa carico molto o bene, per esempio, degli esiti di questa privatizzazione.

In particolare, il Governo non si preoccupa di due aspetti. In primo luogo, che fine fanno quegli aeroporti – e sono tanti – che non riguardano traffici e linee di carattere internazionale o di grande rilevanza nazionale? Se noi valutiamo tutto in termini di convenienza delle aziende e delle società di gestione dei servizi, tutti gli altri aeroporti, in gran parte nel Mezzogiorno ma non solo, cari colleghi, non hanno ragione d'essere, sono un peso, quando invece dovrebbero rappresentare un'opportunità, a meno che non si sostenga una cosa totalmente diversa da ciò che oggi in Europa viene ritenuta importante: la necessità di realizzare un'integrazione delle forme di trasporto e di modernizzare la rete, per rimanere sul mercato; si tratta quindi di determinare un rapporto tra aeroporti, porti, ferrovie e interporti. Se di fatto smantelliamo un gran numero di piccoli e medi aeroporti, perchè in rapporto ai costi-benefici li riteniamo attualmente inutili, non stiamo ragionando nei termini di una crescita complessiva in questo paese dei servizi infrastrutturali e quindi anche della produzione e dell'occupazione.

A proposito dell'occupazione, non c'è una grande preoccupazione, mi sembra, sugli esiti di questa privatizzazione rispetto ai cosiddetti esuberi.

Dico questo per ricordare che spesso il Governo chiede di mettere delle «toppe» invitando a pensare più in grande in un domani: noi pensiamo, invece, che la questione dei due tempi la dica lunga sul fatto che non si vuole veramente pensare in termini di sviluppo reale di questo paese e quindi non si vogliono affrontare questioni storiche, ma decisive per le sue sorti.

La logica che presiede a questo provvedimento, cari colleghi, non è molto distante da quella che presiede a quella, molto più ampia, che attiene alla politica economica del Governo: il Documento di programmazione economico-finanziaria.

Non voglio dilungarmi troppo, ma concludo affermando che sul provvedimento in quanto tale non c'è da parte del nostro Gruppo un giudizio positivo; giudizio positivo che invece il nostro Gruppo si sente di dare rispetto a tutti gli emendamenti che la Commissione ha proposto, ai quali siamo favorevoli.

Il giudizio complessivo su quanto verrà fuori da questo decreto lo valuteremo in seguito, sottolineando che non c'è da parte del nostro Gruppo un grande amore per questo provvedimento, la cui filosofia ci è molto molto distante. *(Applausi dal Gruppo di Rifondazione comunista-Progressisti).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Regis. Ne ha facoltà.

REGIS. Signor Presidente, intervengo solo su una questione che mi lascia sempre un po' perplesso, quella della ricapitalizzazione di Alitalia. Ricordo che Alitalia, fra tutte le compagnie nazionali dei paesi occidentali, è quella che ha perso la maggior somma di denaro negli ultimi tre esercizi finanziari; ma è anche la compagnia che ha il costo di gestione del personale più alto di tutte le compagnie occidentali e, probabilmente, del mondo. Alitalia è la compagnia che è riuscita a determinare un appiattimento tra le retribuzioni di un comandante di un Boing 747

e quelle di un assistente di volo, con questo definendo che un assistente di volo ha la stessa responsabilità di un comandante.

Non si può sostenere, perchè non è sostenibile, la necessità di un aumento di stipendio ai piloti per modificare la situazione, ma certamente quello che sta avvenendo in Alitalia è un fatto anomalo: gli assistenti di volo hanno un costo enormemente superiore a quello di qualsiasi altra compagnia aerea, con un orario di impiego che è il più basso delle compagnie europee (e mi riferisco solo a queste, perchè se lo raffrontassimo con quello delle compagnie americane il paragone diverrebbe ridicolo).

Dopo tutte le vicende che si sono verificate in Alitalia, vorrei ricordare l'assurdo spreco nell'acquisto degli MD 11, acquistati unicamente perchè McDonnel-Douglas, in una lettera di intenti, aveva dichiarato che avrebbe dato a Finmeccanica-Alenia lavoro per gli stabilimenti di Nola 1 e Nola 2. Si può giustificare così la scelta di velivoli che quando devono lavorare su rotte transatlantiche, oltre 6.500-7.000 chilometri, se sono pieni, devono essere seguiti da un altro velivolo per trasportare i bagagli?

Sono scelte economiche queste? Sono scelte che poi giustificano da parte del pubblico una copertura delle perdite di questa compagnia? O non sarebbe piuttosto opportuno andare a vedere che cosa diavolo è successo e quali sono le responsabilità di un *management* incapace (non parlo solo del *management* attuale, parlo di quelli passati)? È evidente che nell'attuale situazione, riportare a livelli di efficienza questa compagnia è molto difficile.

Ma tutto questo si inserisce anche in una inefficienza del trasporto aereo italiano non unicamente dovuta alla compagnia in sè, che è, come abbiamo già detto, inefficiente, incapace e che offre un servizio di bordo scadente, ma anche a tutta la struttura inaffidabile. Il sistema del trasporto aereo non può essere considerato nell'ambito di un singolo paese; è troppo interdipendente a livello internazionale perchè un qualsiasi gruppuscolo di persone aderenti ad uno strano sindacato aeroportuale possa bloccare tutto il sistema di volo a livello internazionale. Noi dobbiamo analizzare attentamente le ragioni dei *deficit* Alitalia; alcune sono da ricondurre certamente ad una errata gestione della compagnia e ad errate scelte, anche tecniche, ma altre ad un assurdo sistema di gestione dei servizi aeroportuali, ad un assurdo sistema che permette a qualsiasi gruppo di persone di ricattare letteralmente il sistema del trasporto aereo. Non è possibile che si ripeta ciò che si è verificato pochi mesi fa, fatto su cui io ho anche presentato una mozione, non è possibile che per la scelta di alcune centinaia di persone, per altro abbondantemente pagate, si blocchi tutto un sistema senza il dovuto preavviso, lasciando a terra migliaia di cittadini proprio il venerdì. Questo è solo uno dei casi, ma ormai siamo al punto in cui non si tratta più di emanare un bollettino degli scioperi, si tratta di emettere un bollettino nel quale sono indicati i voli praticabili. E questo si riconduce poi a tutto il sistema di trasporti del paese, nonchè al sistema di trasporti internazionali.

Sul discorso delle infrastrutture, certo, ci sono tanti problemi, ne ha già parlato un collega; però non dimentichiamo che le infrastrutture sono molto legate alla gestione che di esse si fa, e il discorso riguarda Civilavia, riguarda l'Azienda autonoma di assistenza al volo. Negli uffici

Civilavia di Milano ad agosto si trovano decine e decine di certificati medici, per puro caso coincidenti con la scadenza del periodo di vacanza del personale; quindi non è possibile gestire in modo adeguato tutte le pratiche relative alle documentazioni, comprese quelle dei velivoli. Tutto questo deve cambiare; non possiamo pensare di continuare a sovvenzionare una compagnia quando tutto il sistema è sbagliato. O decidiamo di cambiare drasticamente il modo di operare, il modo di vedere, il modo di ragionare, oppure l'Italia si avvia a diventare un paese perduto. *(Applausi del Gruppo Lega Nord e dei senatori Campus e Caputo).*

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.
Ha facoltà di parlare il relatore.

GEI, *relatore*. Rinuncio alla replica.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

PUOTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, signori senatori, il provvedimento stamane all'esame è stato più volte reiterato, e quindi l'argomento è stato approfondito sia in Commissione sia in Aula; mi limiterò qui a dare delle indicazioni sintetiche con riferimento agli intenti del Governo.

Rispetto al primo decreto-legge in materia il Governo ha ritenuto di dover distinguere tra norme di carattere urgente, su cui procedere con nuovo decreto-legge, e norme che, pur rivestendo carattere d'urgenza, potevano tuttavia essere differite nel momento in cui fosse partito il sistema di riforma delle gestioni aeroportuali.

Il decreto-legge oggi in conversione contiene, appunto, le norme essenziali per mettere in moto il processo di privatizzazione, rimettendo poi alla normativa subprimaria, cioè ad un decreto del Ministro dei trasporti, la disciplina relativa alla costituzione delle società di gestione aeroportuali e la disciplina relativa ai servizi a terra. Nello stesso tempo è stato adottato un disegno di legge che contiene ulteriori disposizioni per completare il sistema.

Il punto fondamentale da tener presente è il seguente: in relazione anche all'*iter* dei lavori parlamentari, sono stati presentati alcuni emendamenti che in qualche modo ripropongono una tematica che viene disciplinata dal disegno di legge. Il Governo è contrario a questa commistione; proprio con riferimento alla razionalità della trasformazione del sistema si ritiene opportuno procedere per gradi e quindi intervenire immediatamente per poi disciplinare il funzionamento delle gestioni aeroportuali negli aspetti relativi alla costituzione delle società di gestione e alle prestazioni di servizi a terra.

Sarebbe quindi raccomandabile tenere separati questi due tempi. Devo, tuttavia, sottolineare che le norme del disegno di legge sono state elaborate anche tenendo presenti gli emendamenti approvati in precedenza, i suggerimenti intervenuti, la collaborazione creatasi su questa materia tra Governo e Parlamento. Ed è appunto con spirito di collaborazione che il Governo ritiene che ove non si debba procedere al ritiro

degli emendamenti, e quindi alla separazione delle due fasi, sia opportuno riprendere il testo del provvedimento attraverso gli emendamenti ed i subemendamenti governativi che sono stati presentati, ciò allo scopo di non sconvolgere la fisionomia globale della materia.

Devo aggiungere che la questione della gestione aeroportuale, del funzionamento degli aeroporti, non può essere scissa dalle altre questioni relative al trasporto aereo. È altresì indubbio che le questioni concernenti il trasporto aereo non possono essere scisse dalle questioni concernenti il trasporto in generale. È quindi vero quanto detto dai senatori intervenuti; sono stati toccati aspetti diversi: si è parlato della compagnia di bandiera, della prestazione dei servizi nell'ambito degli scali aeroportuali, degli aeroporti minori, dell'integrazione fra trasporto aereo, trasporto marittimo, trasporto ferroviario e trasporto su gomma. È indubbio che un paese civile debba avere un piano dei trasporti adeguato al momento, adeguato alle proprie esigenze economico-sociali. Tuttavia è anche vero che un siffatto piano dei trasporti si crea nel momento in cui ciascun settore abbia quel minimo di modernità, quel minimo di organizzazione che consentano di arrivare all'integrazione e all'accorpamento.

È questo che consiglia una certa gradualità; gradualità che non vuol dire inerzia o rinunzia ad operare nel settore. Gradualità vuol dire, invece, tendenza ad arrivare a un piano generale dei trasporti partendo per ciascun settore dalla sua fisionomia obiettiva, in vista di una prospettiva più ampia. È questo che, sia pure nel limitato spazio temporale disponibile, il Governo intende fare. Tra l'altro, è stata istituita un'apposita commissione per lo studio delle questioni relative alle gestioni aeroportuali e contemporaneamente una Commissione che si occupa della sicurezza del volo non solo sotto il profilo tecnico-operativo, ma sotto il profilo amministrativo e di competenza, per verificare quali siano i problemi attuali come essi possano essere superati attraverso un nuovo disegno, una rivisitazione delle competenze degli enti attuali che sono diversi (sono stati citati Civilavia, Rai e ANAV) per arrivare ad una struttura più moderna, tenendo presenti anche gli esempi degli altri paesi e verificando se si possa arrivare – come è auspicabile – all'identificazione di una autorità portuale e aeroportuale, ovvero di un'unica autorità per i trasporti.

Premesso che parlare di un'autorità per i trasporti evoca un discorso di coordinamento e di armonia, devo segnalare che, al di là delle etichette, bisogna verificare quale possa essere la soluzione migliore in materia di competenze. Proprio con riferimento alle competenze frazionate che si integrano, è importante verificare se, sotto il profilo tecnico, esse possano essere affidate ad un unico soggetto (denominato autorità per il trasporto in genere o per quello aereo) o se questo debba avere soltanto funzioni di coordinamento sulla base delle competenze tecnico-amministrative che sono attribuite ad altri soggetti.

Su tali questioni il Governo, e in particolare il Ministero dei trasporti e della navigazione stanno lavorando. Pertanto, per quanto riguarda il trasporto aereo e soprattutto l'organizzazione degli aeroporti, le disposizioni che sono state varate costituiscono la base per poi procedere all'effettiva riorganizzazione e all'ammodernamento del settore.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare lettura dei pareri della 5ª Commissione permanente.

PASSIGLI, *segretario*, «La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di propria competenza, parere di nulla osta, ad eccezione che sul terzo periodo del comma 4 dell'articolo 1, per il quale il parere è contrario, tenendo conto che il decreto-legge in esame costituisce la reiterazione di precedenti provvedimenti d'urgenza entrati a far parte dell'ordinamento giuridico del precedente esercizio finanziario».

«La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti trasmessi, esprime, per quanto di propria competenza, parere di nulla osta, precisando, con riferimento all'emendamento 1.100, che il nulla osta sulla deroga alla normativa di contabilità di Stato è motivato dal fatto che la tenuta di due distinte contabilità comporta un aggravio di costi per le società di gestione di complessi aeroportuali.

Esprime inoltre parere di nulla osta sull'emendamento 1.101, a condizione, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, che al terzo periodo del comma 5-*bis* sia aggiunta la seguente clausola: "con esclusione quindi di ogni onere a carico del bilancio dello Stato".».

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunziarsi sull'ordine del giorno n. 1.

GEI, *relatore*. Signor Presidente, in merito all'ordine del giorno n. 1 presentato dal senatore Germanà e da altri senatori sarebbe, a mio avviso, opportuno specificare che si tratta di trasporto aereo. Infatti, vista la vastità del problema, la dizione: «impegna il Governo all'istituzione di un'autorità di regolamentazione del trasporto» mi sembra eccessiva. Specificando invece che il trasporto è aereo si darebbe una risposta ad un settore che ha bisogno di un'*authority* per coordinare i numerosi enti e soggetti che si assumono responsabilità molte volte in maniera conflittuale. Pertanto, esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno n. 1 se si aggiunge, in fine, la parola: «aereo».

PUOTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, il Governo sottolinea che il Ministro dei trasporti e della navigazione, in sede di audizione presso la Commissione dei trasporti della Camera dei deputati, aveva già sottolineato l'esigenza, e quindi la volontà, di creare un'autorità per la regolamentazione del trasporto aereo. Ovviamente, come ho prima sottolineato, si tratta di verificarne la competenza in relazione sia agli aspetti tecnici che agli aspetti di coordinamento. Il Governo quindi ritiene che l'ordine del giorno possa essere accolto come raccomandazione per approfondire la questione e pervenire ad una soluzione efficace.

PRESIDENTE. Senatore Germanà, le è stata rivolta una richiesta, qual è la sua opinione in proposito?

GERMANÀ. Signor Presidente, aderirò alla proposta fatta dal relatore, però durante la replica il Sottosegretario giustamente suggeriva

l'istituzione di un'autorità dei trasporti in generale per evitare che vi siano competenze frazionate nei vari settori.

Questo è importante perchè l'Aula nell'approvare l'ordine del giorno deve rendersi conto che oggi votiamo l'autorità per il trasporto aereo ma è importante che vi sia un'autorità di controllo per tutti i trasporti. Dobbiamo tenere conto che le autostrade, le ferrovie, il trasporto aereo e il trasporto navale devono essere strettamente collegati: vi deve essere qualcosa che unisce i trasporti in tutta l'Italia anche perchè il nostro paese, come tutti sanno, è molto lungo.

PRESIDENTE. Senatore Germanà, la Presidenza coglie il senso della sua proposta ricordando all'Assemblea che anche in occasione di precedenti provvedimenti si è parlato di un'autorità di regolamentazione dei trasporti in generale, non specifica per settori. Questo è ciò che ricordo io per quanto concerne dibattiti parlamentari, anche svoltisi in Commissione.

SCIVOLETTO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* SCIVOLETTO. Signor Presidente, vorrei osservare che il collega Germanà ha inteso portare all'attenzione dell'Aula una questione, a cui noi peraltro abbiamo accennato in sede di discussione generale, che riguarda l'istituzione delle autorità anche nel settore aeroportuale, fermo restando, come osservava il Presidente, che il riferimento è alle autorità relative al sistema dei trasporti.

Da questo punto di vista ritengo quindi che la proposta dovrebbe precisarsi in questi termini.

La seconda questione che mi permetto di sottoporre al collega Germanà è che l'ordine del giorno dovrebbe essere modificato o in caso contrario ritirato, perchè l'istituzione di un'autorità è una competenza del Parlamento. Noi potremmo quindi impegnare il Governo a presentare proposte per l'istituzione di autorità; si tratta di una questione di competenze che va sottolineata in modo sommesso e civile. Pertanto o l'ordine del giorno viene integrato in tal senso, riferendosi al sistema dei trasporti con l'impegno al Governo a presentare proprie proposte in materia, oppure va ritirato. Non ritengo infatti che il Parlamento debba rinunciare alle proprie competenze.

Pertanto, se l'ordine del giorno viene mantenuto in questi termini, saremo costretti a votare in senso contrario.

PRESIDENTE. Senatore Germanà, prima di ascoltare altri interventi in merito, vorrei capire la sua posizione su quest'ultima proposta che mi sembra orientata ad impegnare il Governo a presentare proposte per l'istituzione di un'autorità di regolamentazione del sistema dei trasporti. Le chiedo quindi se lei condivide questa impostazione.

GERMANÀ. Signor Presidente, ogni volta che mi è capitato di presentare un ordine del giorno in cui si impegna il Governo, è stata accolta la proposta ma non ho mai visto i risultati.

Vorrei però aggiungere qualcosa in più. Chiedevo l'istituzione dell'*authority* perchè dalla Camera dei deputati questo disegno di legge ci era stato trasmesso con alcune modifiche. Una di esse era che il Ministro poteva concedere anche ai gestori parziali i lavori di completamento e di ammodernamento. Questa era una delle cose non chiare che abbiamo trattato in Commissione; fortunatamente è saltata ma solo grazie all'attenzione della nostra Commissione. In caso contrario avremmo rischiato di mandare in Aula e forse votare una norma che avrebbe dato luogo a situazioni molto strane. Poichè non specificava chi era il gestore parziale, il tabaccaio o il giornalaio potevano eseguire lavori negli aeroporti.

Pertanto l'*authority* giova non soltanto ad evitare che ciò avvenga ma anche a controllare che al Ministro, quale che sia la sua appartenenza politica, possa essere concessa, con riferimento ad aeroporti sotto i 500.000 passeggeri, questa facoltà. Non è possibile che alcune zone vengano abbandonate sotto l'aspetto sociale e turistico. Il Ministro deve intervenire in questi casi altrimenti chi avrà il compito di gestire aeroporti come il «Malpensa» o il «Leonardo da Vinci» dovrà essere chiamato a gestire anche gli aeroporti minori, quelli più abbandonati. Accetto questa richiesta soltanto perchè ad oggi i numeri non ci consentono di fare altrimenti.

GRIPPALDI. *Domando di parlare.*

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* GRIPPALDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, avevo chiesto la parola esclusivamente per manifestare la mia intenzione di porre la firma a questo ordine del giorno.

Nel frattempo mi sono avveduto della richiesta di trasformare l'ordine del giorno in una raccomandazione al Governo. Mentre ero intento ad esaminare il testo del provvedimento alla ricerca di argomenti che potessero interessare il mio impegno parlamentare è sopraggiunta la proposta del collega Scivoletto di inserire un impegno al Governo a presentare proposte per l'istituzione dell'*authority* di regolamentazione del trasporto. Stavo per rinunziare al mio intervento dal momento che, quando il vino viene annacquato ad ogni passaggio di bicchiere sulla tavola, è inutile parlare di argomenti forti e utili per la programmazione sul trasporto. Tanto vale non prendere parola, collega Germanà.

Mi sono quindi rifatto immediatamente all'intervento del senatore Alò che non solo condivido ma che anzi sottoscrivo moralmente perchè i cosiddetti aeroporti di serie B tali sono non tanto per il volume di traffico, per il movimento delle merci o per il trasporto di passeggeri quanto perchè non interessano le grandi strategie e le grandi *holding* nazionali, che considerano con più attenzione le aree maggiori piuttosto che quelle a cui faceva riferimento il senatore Alò.

Il mio intervento di semplice sottoscrizione dell'ordine del giorno presentato dal senatore Germanà, sul quale appongo la mia firma qualunque sia il suo destino, va considerato come un atto morale perchè venga fatta finalmente chiarezza in ordine alle volontà del Governo che aumenta il limite massimo per le concessioni in base alle proposte che

ho inteso, a trent'anni. Siamo ai limiti dell'enfiteusi e del trasferimento di autorità dei beni dello Stato a privati che in trent'anni sicuramente faranno il bello e il cattivo tempo; moriranno 80 Ministri dei trasporti, ai quali auguriamo lunga vita, ma per trent'anni ci saranno radici, colori ed enfiteuti nell'ambito della gestione del trasporto aereo.

Ecco perchè ricordo il mio penultimo intervento sul tema, signor Presidente, quando la scelta riguardava Malpensa o il ponte sullo Stretto. Non ci prendiamo in giro, signor Presidente. Bisogna capire se esistono canali di partnerariato tra la Comunità europea, Strasburgo e qualche centrale del grande denaro. A Catania esiste un aeroporto, il terzo per movimento a livello nazionale, che aspetta da 11 anni un prolungamento di 400 metri della pista per fare atterrare quegli aerei, senatore Regis, che non possono atterrare e che se volano devono fare come i vecchi taxi o le vecchie diligenze, cioè avere un altro aereo dietro che si occupa del trasporto dei bagagli.

Su queste cose si deve far chiarezza, signor Sottosegretario, perchè ciò che oggi è transeunte con queste leggi superficiali può diventare eterno e l'eternità, in una nazione come la nostra, rischia di diventare metastasi irrecuperabile.

Su questo disegno di legge noi, come parte politica, porremo molta, molta attenzione, al di là dei campanilismi e dei facili meridionalismi, rispetto ai quali non siamo nè inclini nè affezionati per partigianeria. *(Applausi dai Gruppi Alleanza Nazionale e del Centro cristiano democratico e del senatore Germanà).*

DEBENEDETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEBENEDETTI. Signor Presidente, se non vado errato quest'Aula – ma certamente la Commissione lavori pubblici del Senato – ha licenziato un provvedimento che prevede l'istituzione dell'Autorità indipendente di regolamentazione dei trasporti. Allora questo ordine del giorno mi sembra assolutamente pleonastico, perchè il Senato ha già deliberato l'istituzione dell'Autorità ed i colleghi non avranno altro da fare che votare in modo corrispondente in Commissione ed in Aula quando il provvedimento tornerà dalla Camera dei deputati: dipende solo da loro.

Qui per ogni settore si vuole una autorità: nell'ordine del giorno non è scritto ma immagino che la si voglia indipendente; si tratta di una dimenticanza cui i colleghi non avrebbero difficoltà a rimediare. Ma le autorità indipendenti di regolamentazione assolvono a compiti specifici: non sono necessarie quando si opera in regime di monopolio, perchè a ciò provvedono molto bene i Ministeri; non sono necessarie quando il settore è totalmente liberalizzato, perchè a ciò provvede l'autorità *antitrust*; sono necessarie in queste fasi intermedie di competenza di pubblico e privato, di passaggio dal regime di monopolio a quello di concorrenza.

Quello al nostro esame è proprio uno dei casi in cui l'autorità è necessaria e per questo in Commissione l'avevamo proposta. Così come è, però, l'ordine del giorno è a mio avviso assolutamente pleonastico.

ALÒ. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALÒ. Prima di tutto desidero ringraziare il collega Grippaldi per l'associazione di ordine morale al mio intervento di prima: mi basta questo.

Per quanto riguarda il discorso sull'acqua e sul vino, credo abbia ragione il senatore Scivoletto nel dire che un ordine del giorno che impegna il Governo alla predisposizione di un disegno di legge che istituisca l'Autorità – indipendente, certo – di regolamentazione, disegno di legge che poi venga approvato dalla Camera e dal Senato, sia veramente il vino. Per questo, se il senatore Germanà è d'accordo dovremmo scrivere nell'ordine del giorno che si impegna il Governo «a predisporre» e non «a istituire».

Per quanto riguarda la necessità di una Autorità di regolamentazione nel campo del trasporto e dell'attività trasportistica nel suo complesso, faccio riferimento a ciò che è accaduto qualche giorno fa nel Parlamento europeo. Si dice che si è verificata una contrapposizione di interessi nazionali italiani in relazione a due progetti, a due voci di spesa, da una parte quella relativa alla Malpensa, dall'altra quella relativa alla dorsale adriatica. Gli interessati si sono divisi tra le due opzioni: sono tutti italiani e appartengono ai diversi schieramenti politici. Il Parlamento europeo a suo tempo aveva deciso di dare priorità alla dorsale adriatica (tanto per intenderci al collegamento tra la Germania e la Grecia). Una parte dei rappresentanti italiani propende per accogliere la decisione comunitaria. Ma la Commissione ha dato invece priorità al progetto Malpensa. Occorre capire se i due progetti erano o no alternativi.

Noi potremmo risolvere simili questioni solo in presenza di una Autorità che non si limiti soltanto al rispetto delle regole della competizione di mercato, ma che abbia invece una competenza sul sistema dei trasporti italiano nel suo complesso, anche al fine di renderlo più moderno. Considerare il settore pezzo per pezzo non porta da nessuna parte, come dimostrano le tendenze ultime, altrimenti non si riuscirebbe a capire che senso avrebbero tutte le riflessioni – e non solo riflessioni – in campo di integrazione del sistema dei trasporti.

Da questo punto di vista, se il collega Germanà accoglie queste proposte, penso che l'approvazione dell'ordine del giorno ne risulterebbe rafforzata e nessun altro ordine del giorno potrebbe sostituirlo. In questa occasione, quindi, l'Aula dovrebbe decidere di richiamare ancora una volta il Governo alla predisposizione di proposte per l'istituzione di un'Autorità in materia.

BACCARINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BACCARINI. Credo che i colleghi ricordino che due mesi addietro l'Aula del Senato ha approvato la legge quadro sulle *authority*, che

nei suoi primi articoli si configura appunto come legge quadro, mentre nella seconda parte disciplina l'*Authority* per l'energia.

I primi articoli di quella legge prevedono che dovranno essere istituite *authority* per i trasporti, l'acqua e le telecomunicazioni. Bisogna anzi dare atto ancora una volta al presidente Carpi di aver portato innanzi un lavoro estremamente significativo e importante; un lavoro che rischia nell'altro ramo del Parlamento di debordare verso la disciplina di funzioni diverse, creando confusione.

MARCHETTI. *Ma qui si tratta di misure urgenti.*

BACCARINI. Lo ricordo perchè questa confusione sta anche nell'ordine del giorno al nostro esame. Non è il Governo che deve creare le *authorities*, se queste sono autorità di controllo sulle tariffe, sull'applicazione delle leggi, sull'efficienza dei servizi. È un compito del Parlamento e le *authorities* devono essere assolutamente autonome, e dagli altri poteri e dallo stesso Parlamento.

Se invece si parla di agenzie – e mi pare questa la confusione che si è creata nella nostra Aula – è un'altra cosa, perchè si tratterebbe di agenzie in termini di programmazione, di progetto e anche di gestione. È un'altra cosa, ma allora bisogna che ci intendiamo: il Parlamento e il Governo hanno le loro rispettive funzioni, così come anche le regioni hanno una loro funzione nel quadro istituzionale italiano e credo dovranno ottenerne di più ampie. Tali discorsi dunque non vanno «caricati» su questo provvedimento.

Bisogna dare atto ai membri della Commissione, al relatore e al Governo del lavoro svolto. Come ha detto bene prima il rappresentante del Governo, l'Esecutivo ha portato avanti questo provvedimento in simbiosi con le due Commissioni competenti di Camera e Senato; la simbiosi vi è stata nel rapporto con il Governo, che in questo caso ha svolto un'indagine sul settore dei trasporti aerei. A nome di tutti i colleghi della Commissione rivendico la profondità dell'intervento che si attua attraverso il provvedimento in esame, ma soprattutto l'ampiezza delle discussioni e degli approfondimenti svolti nella Commissione stessa; discussioni e approfondimenti che non hanno certo trascurato gli aspetti che adesso metteva in luce anche il senatore Alò e che lo hanno visto protagonista.

Credo che il lavoro della Commissione sia ben riassunto negli emendamenti proposti. Da parte sua il Governo, che pure si è trovato nella necessità di reiterare per la quarta volta il provvedimento nel testo originario, al tempo stesso si è dimostrato consapevole che il testo che verrà licenziato – come diceva bene il rappresentante del Governo medesimo – verrà sostituito pressochè integralmente dagli emendamenti da noi proposti. Ciò dimostra che il nostro lavoro è stato ampio.

*Se deve essere data soddisfazione – come noi vogliamo fare – al se*natore Germanà, votiamo a favore dell'ordine del giorno; però, secondo me, più che di un ordine del giorno che impegni il Governo, si dovrebbe trattare di una raccomandazione rivolta all'Esecutivo e al Parlamento stesso affinchè da una parte le *authority*, come autorità di controllo, abbiano una normativa precisa, sulla linea della legge quadro in discussione alla Camera, e dall'altra si ponga il problema di una autorità di

gestione o di una agenzia nei trasporti, anche se non certo quelli ferroviari o su gomma.

Tale problema probabilmente si porrà per altre questioni, quelle concernenti il vero trasporto del domani: il trasporto dell'informazione.

Al di là di tutto questo, ritengo opportuno che il Parlamento impegni sè stesso ed il Governo ad un ulteriore approfondimento sulla necessità di integrazione dei trasporti, tanto più urgente in quanto in Europa si sta decidendo in questi mesi proprio il futuro dell'integrazione dei trasporti. Vi sono problemi quali quelli della «grande Malpensa» o del corridoio adriatico; al riguardo, la raccomandazione contenuta nell'ordine del giorno - se questo significa - è pienamente legittima e da noi condivisa.

PRESIDENTE. Vorrei rileggere, per fare chiarezza, la nuova formulazione dell'ordine del giorno presentato dal senatore Germanà (al quale chiedo particolare attenzione), sul quale poi chiederò il parere del relatore e del rappresentante del Governo.

In base a quanto ho ascoltato e a quanto è stato ricordato dal senatore Debenedetti - e cioè che questa Assemblea ha già approvato un provvedimento sull'istituzione di alcune autorità, che è attualmente all'esame della Camera – do lettura della nuova formulazione dell'ordine del giorno n. 1:

«Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 1905,

considerata la necessità di definire regole certe per la privatizzazione delle gestioni aeroportuali, oggetto del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251,

impegna il Governo:

a presentare proposte per la istituzione di una autorità indipendente di regolamentazione del sistema dei trasporti».

9.1905.1 (Nuovo testo) GERMANÀ, ZACCAGNA, DI BENEDETTO, D'ALÌ, TERRACINI, CAPUTO, ARMANI, SURIAN, GRIPPALDI, CASILLO, BEVILACQUA, SCALONE, DEMASI, PRESTI, DECORATO, MAIORCA, VEVANTE SCIOLETTI, MULAS, MAGLIOCCHETTI, MAGLIOZZI, CURTO, RAGNO, BUCCIERO

Questo testo mi sembra abbia il consenso di quasi tutti gli intervenuti. Domando al senatore Germanà se concorda con questa nuova formulazione.

GERMANÀ. Signor Presidente, ritengo che questa nuova formulazione sia accettabile. Credo però che sia giusto dare anche un termine all'istituzione dell'*authority*, perchè rischieremmo di assegnare la gestione aeroportuale alle varie società non avendo prima creato l'*authority*: sarebbe come chiamare al capezzale di un ammalato il medico solo dopo che l'ammalato è morto.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sull'ordine del giorno n. 1.

GEI, *relatore*. Esprimo parere favorevole.

PUOTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Come ho già detto, il Governo è favorevole. Non comprendo bene la questione del termine, nel senso che se ci riferiamo alle autorità di controllo del trasporto, la gestione aeroportuale e l'organizzazione nei vari settori del trasporto sarebbero comunque questioni indipendenti dall'autorità. A mio avviso, anzi, sarebbe opportuno istituire l'autorità nel momento in cui già esistono nell'ambito dei vari settori delle competenze specifiche sulle quali l'autorità interviene coordinandole.

PRESIDENTE. Senatore Germanà, si considera soddisfatto dalla risposta del Governo?

GERMANÀ. Mi dichiaro soddisfatto e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge:

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, recante disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali, di trasporti eccezionali e di veicoli adibiti a servizi di emergenza.

2. Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi ed i rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti-legge 27 dicembre 1994, n. 720, 25 febbraio 1995, n. 49, e 29 aprile 1995, n. 133.

Avverto che gli emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 1 del decreto-legge.

Ricordo che l'articolo è il seguente:

Articolo 1.

1. Il termine di cui all'articolo 10, comma 10, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, è differito al 31 ottobre 1995. Il decreto di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, dovrà essere emanato entro il 31 dicembre 1995. Il termine per la costituzione delle società di cui al primo e secondo periodo dell'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, è prorogato al 30 giugno 1996.

2. Su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, il CIPE approva il piano di investimenti negli aeroporti nazionali, aggiornando quello approvato con delibera CIPE del 30 maggio 1991.

3. Dal 1° gennaio 1995 e fino al perfezionamento degli adempimenti di cui all'articolo 10, comma 10, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, e comunque non oltre il 31 ottobre 1995, i diritti aeroportuali di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 324, sono aumentati del 5 per cento rispetto all'importo applicato per l'anno 1994. Ciascun pagamento sarà arrotondato alle 500 lire superiori o inferiori.

4. Fino all'affidamento della gestione totale alle società di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, i maggiori introiti realizzati negli aeroporti gestiti dallo Stato in applicazione del comma 3 sono utilizzati per le esigenze di esercizio degli aeroporti, nonchè per il finanziamento dei programmi di sviluppo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali approvati dal CIPE mediante riassegnazione, con decreti del Ministro del tesoro, agli appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione. Per le medesime finalità è autorizzata la spesa di lire 34 miliardi per l'anno 1995, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il medesimo anno, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Le somme iscritte in conto competenza ed in conto residui sui capitoli 7501 e 7509 del medesimo stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1994 sono mantenute in bilancio per l'anno 1995. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

5. I canoni per le concessioni alle società costituite ai sensi dell'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, sono determinati periodicamente dal Ministero delle finanze - Dipartimento del territorio, di concerto con il Ministero dei trasporti e della navigazione, con riferimento, per il periodo preso in considerazione, al valore patrimoniale dei beni demaniali in uso alla concessionaria, nonchè al traffico passeggeri e merci. Con decreto del Ministro delle finanze, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, sono dettate le disposizioni attuative.

6. Per l'esecuzione dei lavori aeroportuali finanziati dallo Stato, il Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale dell'aviazione civile provvede con le proprie strutture tecniche all'approvazione dei progetti. I piani di sviluppo aeroportuale, approvati dal Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale dell'aviazione civile, d'intesa con il Ministero dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e previo parere di conformità del CIPE ai sensi dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, comprendono la verifica di compatibilità urbanistica e comportano dichiarazione di pubblica utilità, nonchè di indifferibilità e di urgenza, e variante agli strumenti urbanistici esistenti. L'approvazione di detti piani comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere in essi contenute.

A questo articolo sono riferiti i seguenti emendamenti:

Al comma 1, aggiungere il seguente periodo:

«Alle medesime società possono partecipare anche le Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura»

1.1 LA COMMISSIONE

*All'emendamento 1.3, il secondo periodo del comma 1-*quater *è sostituito dal seguente:* «Tale concessione, alla quale non si applica l'articolo 694 del codice della navigazione, non può avere durata superiore a quaranta anni».

1.3/100 (Nuovo testo) IL GOVERNO

*All'emendamento 1.3 al comma 1-*quinquies, *dopo le parole:* «assunzione da parte della concessionaria del personale già dipendente dal precedente gestore» *inserire le seguenti:* «, fino ad esaurimento dell'organico previsto dalla concessionaria e ad eccezione dei profili che ricoprono funzioni organizzative e gestionali».

1.3/101 DEBENEDETTI, TAPPARO, CORRAO, MARINI, ARMANI, TABLADINI, STEFANI, CECCATO

Dopo il comma 1, inserire i seguenti:

«1-*bis*. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono abrogate le norme che prescrivono la partecipazione maggioritaria dello Stato, degli enti pubblici, dell'IRI, delle regioni e degli enti locali nelle società di gestione aeroportuale. Dalla medesima data cessa ogni obbligo di destinazione degli utili delle società di gestione aeroportuale, previsto da disposizioni vigenti.

1-*ter*. Alle dismissioni delle partecipazioni azionarie dello Stato e degli enti pubblici nelle società di gestione aeroportuale si applicano le disposizioni di cui al decreto-legge 31 maggio 1994, n. 332, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 1994, n. 474.

1-*quater*. L'affidamento in concessione della gestione alle società di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, è effettuato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del tesoro, delle finanze e dei lavori pubblici, sulla base di un programma di intervento presentato dalla società di gestione, corredato dal relativo piano economico-finanziario. La durata della concessione può superare i limiti temporali di cui all'articolo 694 del codice della navigazione, in relazione al piano degli investimenti presentato ai sensi del comma 2 del presente articolo, fino ad un limite massimo di trenta anni.

1-*quinquies*. L'affidamento in concessione della gestione alle società di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, è subordinato alla verifica da parte del Ministro dei trasporti e della navi-

gazione del rispetto, per il periodo di tre anni successivi all'affidamento in concessione della gestione, delle seguenti condizioni: *a)* assunzione da parte della concessionaria del personale già dipendente dal precedente gestore; *b)* applicazione da parte della concessionaria stessa del contratto collettivo nazionale di lavoro aeroportuale ovvero, qualora ne ricorrano i presupposti, del contratto collettivo per i servizi accessori, anche sulla base delle disposizioni di cui al comma 12 dell'articolo 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537.

1-*sexies*. Il Ministro dei trasporti e della navigazione determina, con proprio decreto, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il regime dei servizi aeroportuali di assistenza a terra, ai sensi dell'articolo 10, comma 12, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, stabilendo condizioni e limiti delle autorizzazioni per la gestione dei suddetti servizi al fine di salvaguardare la sicurezza dell'attività aeroportuale, l'affidabilità economica delle gestioni, i livelli qualitativi delle prestazioni offerte agli utenti, e vigilando sul rispetto delle condizioni ivi determinate.

1-*septies*. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 47 della legge 29 dicembre 1990, n. 428, nei tre anni successivi alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il rilascio delle autorizzazioni di cui al comma 1-*sexies* del presente articolo è subordinato alla verifica del mantenimento dei livelli di occupazione nell'aeroporto e della continuità del rapporto di lavoro del personale dipendente dal precedente gestore».

1.3 LA COMMISSIONE

Sostituire il comma 2, con il seguente:

«2. Su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, il CIPE, sentite le competenti Commissioni parlamentari, approva il piano di investimenti negli aeroporti nazionali concernente esclusivamente i lavori finanziati anche parzialmente dallo Stato, aggiornando quello approvato con delibera CIPE del 30 maggio 1991».

1.4 LA COMMISSIONE

Sostituire il comma 5, con i seguenti:

«5. Il Ministro dei trasporti e della navigazione può concedere, per il periodo massimo di cinque anni a decorrere dall'anno 1995, contributi per assicurare l'equilibrio economico della gestione degli aeroporti, da individuare nel piano degli investimenti di cui al comma 2, con traffico annuo inferiore a 600.000 passeggeri, che rivestono rilevante interesse sociale e turistico. A tal fine gli enti di gestione predispongono un programma per il conseguimento dell'equilibrio economico della gestione entro il quinto anno successivo a quello di avvio della concessione dei contributi.

5-*bis*. All'onere derivante dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 5 si provvede con le disponibilità del capitolo di entrata del bilancio statale previsto dall'articolo 7 della legge 22 agosto 1985, n. 449, sul quale sono versati i proventi di cui al successivo comma 5-*ter*. con esclusione quindi di ogni onere a carico del bilancio dello Stato.

5-*ter*. I canoni per le concessioni alle società costituite ai sensi dell'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, sono determinati periodicamente dal Ministero delle finanze - Dipartimento del territorio, di concerto con il Ministero dei trasporti e della navigazione, con riferimento, per il periodo preso in considerazione, al valore patrimoniale dei beni demaniali in uso alla concessionaria, al netto degli apporti e degli investimenti effettuati dalle suddette società, nonchè degli oneri per beni e servizi utilizzati gratuitamente da pubbliche amministrazioni, tenendo anche conto del traffico per passeggeri e merci. Con decreto del Ministro delle finanze, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, sono dettate le disposizioni attuative sulla base delle quali potranno essere definite anche le pendenze afferenti ai canoni pregressi. Le disposizioni di cui al presente comma si applicano anche alle società che attualmente provvedono alla gestione totale degli aeroporti in base a leggi speciali. Gli introiti derivanti dal presente comma sono versati sul capitolo di entrate del bilancio statale di cui all'articolo 7 della legge 23 agosto 1985, n. 449».

1.5 LA COMMISSIONE

Sostituire il comma 5 con i seguenti:

«5. I canoni per le concessioni alle società di gestione degli aeroporti sono determinati periodicamente dal Ministero delle finanze - Dipartimento del territorio, di concerto con il Ministero dei trasporti e della navigazione, con riferimento, per il periodo preso in considerazione, al valore patrimoniale dei beni demaniali in uso alla concessionaria, nonchè al traffico passeggeri e merci. In attesa della determinazione del valore patrimoniale dei beni in uso alla concessionaria, i canoni sono determinati con riferimento al traffico passeggeri e merci. Le Amministrazioni dello Stato dispongono gratuitamente delle aree e dei locali necessari per l'espletamento dei propri compiti di istituto per il movimento degli aeromobili, dei passeggeri e delle merci. Con decreto del Ministro delle finanze, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, sono dettate le disposizioni attuative, sulla cui base potranno essere definite anche le pendenze afferenti ai canoni pregressi e gli oneri per beni e servizi utilizzati da pubbliche amministrazioni per fini non connessi all'esercizio dell'attività aerea. Le società e gli enti che provvedono alla gestione degli aeroporti in base a leggi speciali sono tenuti al pagamento dei canoni di cui al presente comma.

5-*bis*. Gli aeroporti ritenuti essenziali per la loro funzione di assicurare il collegamento aereo di linea, per i quali ricorrano gli estremi della fissazione di obblighi di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 4 del regolamento CEE 2408/92 riguardante l'accesso alle rotte intracomunitarie possono beneficiare di contributi per l'espletamento dei citati obblighi. Agli aeroporti con traffico inferiore a 500.000 unità di traffico annue, dove l'unità di traffico è equivalente ad un passeggero o ad un quintale di merce o ad un quintale di posta, ritenuti essenziali per la loro funzione di incentivare lo sviluppo di attività turistiche e commerciali aventi ricaduta economica sul territorio, potrà essere concesso, con specifico accordo di programma, in via transitoria per un periodo massimo di cinque anni, un contributo finalizzato alla realizzazione di progetti per l'ammodernamento e l'ampliamento delle infrastrutture. All'erogazione dei predetti contributi si provvedere con una quota degli introiti relativi ai canoni per le concessioni aeroportuali di cui al comma 1, punto 1, dell'articolo 7 della legge 22 agosto 1985, n. 449, da stabilirsi con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. A tal fine la suddetta quota versata all'apposito capitolo dell'entrata del bilancio statale, è riassegnata con decreto del Ministro del tesoro ad apposito capitolo, anche di nuova istituzione, dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione. Per le altre strutture aeroportuali non giudicate essenziali e per le quali non sia stato possibile provvedere all'affidamento in gestione, il Ministro dei trasporti e della navigazione presenta al Parlamento una relazione in merito ed eventuali proposte di utilizzo, anche al fine di salvaguardare i livelli occupazionali del settore. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio».

1.101 IL GOVERNO

Al comma 6, secondo periodo, sopprimere le parole: «e previo parere di conformità del CIPE ai sensi dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373».

1.8 LA COMMISSIONE

Dopo il comma 6, aggiungere il seguente:

«6-*bis*. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, presenta al Parlamento una relazione sullo stato degli aeroporti minori, corredata da proposte di finalizzazione e di integrazione con gli aeroporti maggiori, nonchè di salvaguardia dei livelli occupazionali».

1.9 LA COMMISSIONE

Dopo il comma 6, aggiungere il seguente:

«6-*bis*. Le modalità per l'accertamento, la riscossione e il versamento da parte degli enti e società di gestione di interi complessi aeroportuali, dell'imposta erariale istituita dall'articolo 10 del decreto-legge 27 aprile 1990, n. 90, convertito dalla legge 26 giugno 1990, n. 165, sono determinate con decreto del Presidente della Repubblica, anche in deroga alla normativa vigente in materia di contabilità di Stato».

1.100 IL GOVERNO

All'emendamento 1.11, sostituire la parola: «biennale» *con la parola:* «triennale».

1.11/100 IL GOVERNO

Dopo il comma 6, aggiungere il seguente:

«6-*ter*. La tabella A allegata alla legge 23 dicembre 1980, n. 930, è aggiornata a far data dal 31 dicembre 1995, con cadenza biennale con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione».

1.11 LA COMMISSIONE

Invito i presentatori ad illustrarli.

GEI, *relatore*. Signor Presidente, do per illustrati gli emendamenti presentati dalla Commissione.

PUOTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, do per illustrati gli emendamenti 1.3/100, nel nuovo testo, e 1.11/100.

Vorrei invece illustrare l'emendamento 1.101. Preciso che si tratta di un emendamento che riproduce una disposizione contenuta nel disegno di legge presentato dal Governo in materia. Chiedo pertanto ai presentatori il ritiro degli emendamenti 1.3/101, 1.3, 1.4 e 1.5. In questo caso il Governo rinuncerebbe al proprio emendamento 1.101, spostando l'esame appunto sul disegno di legge. Nel caso in cui ciò non avvenga l'emendamento viene mantenuto. Si tratta appunto della disciplina contenuta nel disegno di legge concernente gli aereoporti ritenuti essenziali. Si prevede l'intervento dello Stato per gli aeroporti con traffico inferiore a 500.000 unità che, non avendo un volume di traffico o di merci intenso rispetto agli altri, si troverebbero penalizzati nel passaggio alla privatizzazione.

DEBENEDETTI. Signor Presidente, nell'illustrare l'emendamento 1.3/101, di cui il Governo sollecita il ritiro, vorrei fare una piccola premessa.

Gli aeroporti in passato erano un servizio indispensabile allo svolgimento del traffico aereo. Da questa visione si passa oggi alla visione degli aeroporti come imprese che svolgono una molteplicità di servizi, come grandi spazi in cui accogliere milioni di persone che lì circolano ogni anno. Aeroporti, quindi, come grande occasione di *business*; aeroporti come magneti di tutta una serie di attività che vanno dal commercio, al turismo, alle attività alberghiere, alla manutenzione, all'elettronica di volo, alle attività fieristiche. Tra l'altro questa concezione degli aeroporti permette consistenti risparmi al bilancio statale perchè consente di attivare i capitali con il *project financing*. Questa non è una visione, è solo da noi che è una visione: in altri paesi è una realtà e questa visione è assente dal provvedimento. Pazienza, con i ritardi e le incertezze che registra il processo di privatizzazioni nel paese, non c'era da attendersi molto di più.

Quindi gli aeroporti sono dei contenitori in cui operano una molteplicità di operatori, ancor più quando le varie linee aeree hanno la libertà di organizzare i propri servizi nel modo più confacente alle loro strategie. Infatti gli aerei sono tutti uguali, gli orari sono di necessità regolamentati; in che cosa si può sviluppare la creatività di impresa delle linee aeree se non differenziando il tipo di servizio offerto?

Noi vogliamo la concorrenza sulle linee aeree, e l'abbiamo desiderata fortemente soprattutto in questo periodo in cui l'Alitalia offre un servizio così frammentato, così interrotto e così scadente. Quindi abbiamo assoluta necessità di attirare altri operatori.

Ora, norme che irrigidiscano il sistema, mettendo dei vincoli alla selezione e al dimensionamento degli organici e sottoponendo le autorizzazioni a subconcessioni da parte del concessionario principale, vanno contro questa visione moderna, e tra l'altro assai redditizia, degli aeroporti come impresa.

Per questo motivo ritengo che sia assolutamente inaccettabile il comma 1-*quinquies* dell'emendamento 1.3 e propongo di modificarlo con l'emendamento 1.3/101, che per lo meno lascia qualche libertà alle compagnie aeree che vogliono offrire i propri servizi ed evita di ingessarle in norme sono assolutamente ingiustificate. Infatti non si capisce perchè in un processo non già di ristrutturazione, ma di evoluzione degli aeroporti e dei servizi di terra verso *business* molto più intensi e molto più profittevoli si debbano aggiungere ulteriori norme di protezione oltre quelle che i lavoratori hanno già normalmente sia per legge, sia attraverso le organizzazioni sindacali a cui fanno capo.

Ricordo anche che quanto stabilito al comma 1-*quinquies* nel testo proposto dall'emendamento 1.3, ha ricevuto commenti assai negativi da parte dell'Autorità *antitrust* la quale, al punto 8) della lettera trasmessa alla Presidenza del Senato, così afferma: «Si ritiene che una previsione normativa volta ad imporre a coloro che intendono svolgere i servizi aeroportuali l'assorbimento della manodopera eccedente rischia di disincentivare l'ingresso sul mercato di nuovi operatori e di ridurne l'impatto concorrenziale, limitando in tal modo i benefici della liberalizzazione in termini di riduzione dei prezzi e di miglioramento della qualità dei servizi».

Ricordo altresì che nella lettera si giudica in modo non equivoco che «i contenuti del disegno di legge siano idonei ad ostacolare l'intro-

duzione di meccanismi concorrenziali nell'attività di gestione dei servizi aeroportuali». Queste sono le motivazioni che ci hanno indotto a presentare il subemendamento 1.3/101.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunziarsi sugli emendamenti in esame.

GEI, *relatore*. Signor Presidente, per quanto riguarda l'emendamento 1.3/100, laddove il Governo lo riformulasse, proponendo soltanto la modifica del limite massimo della concessione da 30 a 40 anni, sarei disposto ad accettarlo.

PRESIDENTE. Senatore Gei, le ricordo che il Governo ha chiesto il ritiro dell'emendamento 1.3.

GEI, *relatore*. Signor Presidente, manteniamo l'emendamento 1.3, pur dichiarandoci disponibili a recepire il limite temporale di 40 anni. Esprimo parere contrario sull'emendamento 1.3/101 in quanto pleonastico.

Esprimo altresì parere contrario sull'emendamento 1.101, poichè con riguardo alla prima parte, concernente i canoni per le società di gestione aeroportuale, la Commissione, riprendendo il testo della Camera, ha dato una disciplina più agile e maggiormente in grado di affrontare i problemi. Anche per quanto riguarda la seconda parte, riteniamo il nostro testo più favorevole, sia per il limite delle 600.000 unità, sia per i meccanismi previsti, che riteniamo più snelli e tali da favorire un'attività del Governo più attenta.

Esprimo infine parere favorevole sugli emendamenti 1.100 ed 1.11/100.

PUOTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, desidero anzitutto precisare che l'invito al ritiro degli emendamenti precedentemente segnalati vuol dire scindere l'esame del decreto-legge dall'esame del disegno di legge presentato dal Governo, spostando quindi su quest'ultimo tutte le questioni sollevate da tali emendamenti. È questo il senso dell'invito al ritiro degli emendamenti, che rinnovo proprio per distinguere i due gruppi di norme e la gradualità di attuazione dei due progetti.

Il Governo esprime parere favorevole sull'emendamento 1.1 e contrario sull'emendamento 1.3/101. Qualora l'emendamento 1.3 non venga ritirato, il Governo esprime parere favorevole sui commi 1-*bis*, 1-*ter*, 1-*sexies* e 1-*septies*; mentre si rimette all'Assemblea per il comma 1-*quinquies* ed esprime parere contrario sul comma 1-*quater*, in riferimento al quale lo stesso Governo ha ritenuto opportuno presentare il subemendamento 1.3/100.

Il Governo esprime quindi parere contrario sugli emendamenti 1.4 e 1.5, in riferimento al quale si è ritenuto opportuno presentare l'emendamento 1.101. Il Governo esprime parere favorevole sugli emendamenti 1.8 e 1.9 e all'emendamento 1.11, quest'ultimo subordinatamente all'approvazione dell'emendamento 1.11/100 con il quale si propone di sostituire il termine «biennale» con quello «triennale».

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.1, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Prima di passare alla votazione dell'emendamento 1.3/100, invito il relatore a riformulare la proposta che ha precedentemente avanzato.

GEI, *relatore*. Signor Presidente, la Commissione è contraria alla formulazione complessiva dell'emendamento 1.3/100. Vi è comunque la disponibilità a recepire nell'emendamento 1.3, presentato dalla Commissione, la durata della concessione di quarant'anni. Pertanto, se il Governo presentasse un subemendamento all'emendamento 1.3, con il quale propone che la concessione duri quarant'anni, il nostro parere sarebbe favorevole. Siamo contrari invece al testo nella sua formulazione complessiva.

PRESIDENTE. Il Governo ha espresso parere contrario sul comma 1-*quater* dell'emendamento 1.3 perchè ritiene opportuno che esso venga modificato secondo quanto previsto dall'emendamento 1.3/100. Alla luce della dichiarazione del relatore Gei in riferimento all'innalzamento della durata massima della concessione da trenta a quarant'anni, chiedo al Governo se ciò corrisponde alla sua richiesta e se quindi ritiene opportuno modificare il parere contrario precedentemente espresso.

PUOTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, il parere del Governo è favorevole sul primo periodo del comma 1-*quater*; rimane il problema della durata della concessione. La diversità tra la posizione della Commissione e quella del Governo, a parte il termine, concerne in effetti il piano degli investimenti. Mentre il Governo nel proprio emendamento fa riferimento ad una durata non superiore ai quarant'anni, nel testo della Commissione si prevede che la durata sia legata al piano degli investimenti presentati ai sensi del comma 2 dello stesso articolo 1. In realtà, è da ritenere che già nel primo periodo, ove si richiede la presentazione del piano economico-finanziario relativo al programma di intervento, si è inserito il potere di concessione dell'amministrazione, proprio in relazione al piano presentato. Quindi non vi è contrasto tra il testo del Governo e quello della Commissione. Vorrei specificare che la non applicabilità dell'articolo 694 del codice della navigazione non è altro che un fatto tecnico perchè tale articolo si riferisce alle concessioni dei beni demaniali, mentre qui parliamo di affidamento in concessione della gestione.

In conclusione, a mio avviso, non vi sono divergenze o diversità tra il testo dell'emendamento proposto dal Governo e quello della Commissione.

PRESIDENTE. Onorevole Sottosegretario, pertanto lei insiste nella votazione dell'emendamento 1.3/100?

PUOTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Sì, signor Presidente, insisto perchè – ripeto – la sostanza di questo emenda-

mento è identica a quella del comma 1-*quater* dell'emendamento 1.3 della Commissione. Si tratta di una questione di formulazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.3/100, presentato dal Governo.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.3/101.

BACCARINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BACCARINI. Signor Presidente, chiedo al senatore Debenedetti di ritirare questo emendamento che mi sembra eccessivo. Condivido buona parte dei ragionamenti da lui fatti, però non si può passare da un eccesso all'altro.

Ritengo che si potrebbe più propriamente votare per parti separate l'emendamento 1.3, presentato dalla Commissione. Ribadisco l'invito pertanto al senatore Debenedetti di ritirare l'emendamento 1.3/101.

DEBENEDETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEBENEDETTI. Signor Presidente, accetto la richiesta del senatore Baccarini, nella speranza che il comma 1-*quinquies*, proposto con l'emendamento 1.3 della Commissione, non venga approvato.

ALÒ. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Senatore Alò, l'emendamento 1.3/101 è stato ritirato.

ALÒ. Sì, signor Presidente, ma la motivazione del ritiro è quanto mai singolare. Si tratterebbe cioè di un auspicio, che spero l'Aula non accolga, di far saltare il comma 1-*quinquies* proposto con l'emendamento 1.3 della Commissione.

Questo è il problema. Il senatore Debenedetti nel suo emendamento è esplicito: chiede che un progetto di privatizzazione non vincoli alcuno, in particolare la concessionaria, agli esiti e ai «drammi» che un processo di questo tipo invece procura.

Noi pensiamo invece che l'emendamento proposto dalla Commissione, l'1.3, per quanto riguarda il comma 1-*quinquies*, si preoccupi di verificare quali sono questi esiti e comunque di governarli.

Se il senatore Debenedetti intende ritirare il suo emendamento, tanto meglio; in caso contrario, per quanto ci riguarda, voteremo in senso contrario su di esso e in senso favorevole sull'emendamento 1.3.

PRESIDENTE. L'emendamento 1.3/101 presentato dal senatore Debenedetti e da altri senatori, è quindi ritirato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.3, sul quale debbo ritenere che il Governo, con l'espressione del parere diverso sui singoli commi, abbia chiesto la votazione per parti separate. Chiedo se il relatore è dello stesso parere.

GEI, *relatore*. Signor Presidente, non sarei dell'avviso di votare l'emendamento 1.3 per parti separate in quanto l'emendamento è organico e riproduce sia il lavoro svolto dall'8ª Commissione permanente, sia quanto approvato dalla Camera dei deputati. Pertanto ritengo non opportuno votarlo per parti separate.

PUOTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, a questo punto il Governo rinuncia alla richiesta di votazione per parti separate, a condizione che il limite massimo della durata della concessione passi da trenta a quaranta anni.

GEI, *relatore*. Tale richiesta era già stata accolta.

DEBENEDETTI. Signor Presidente, sono favorevole alla votazione per parti separate dell'emendamento 1.3.

DEMASI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEMASI. Signor Presidente, ci associamo alla richiesta di votazione dell'emendamento per parti separate. La motivazione è legata ai commi 1-*quinquies* e 1-*septies*.

Quest'Aula si è interessata, attraverso l'intervento del senatore Alò, dei destini dei lavoratori a seguito di trasformazione delle società che attualmente gestiscono i servizi aeroportuali. Ci sembra che i problemi di costoro riaffiorino attraverso un'interpretazione leggermente difforme, pur trattandosi di categorie assimilabili e impiegate nello stesso ambiente lavorativo, nel momento in cui attraverso i commi in questione una volta viene considerata la novazione di un rapporto contrattuale *sic et simpliciter* e un'altra volta viene considerato invece il mantenimento dei livelli occupazionali. Ciò determina un'ipotesi di conflittualità e certamente il mancato rispetto di condizioni analoghe previste dai normali contratti aziendali e, più in generale, dalla legge n. 428 del 29 dicembre 1990.

Per tali ragioni, qualora non intervengano fatti modificativi, intendiamo esprimere una nostra opinione di dissenso parziale in ordine all'emendamento 1.3 della Commissione, chiedendone la votazione per parti separate.

PRESIDENTE. Metto ai voti la richiesta di votazione per parti separate dell'emendamento 1.3, sulla quale il relatore e anche il Governo, dopo l'accettazione della modifica della durata della concessione in quarant'anni, hanno espresso il parere contrario.

Non è approvata.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.3.

DEBENEDETTI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEBENEDETTI. Esprimo il mio voto contrario sull'emendamento 1.3, ricordando che tale emendamento in ben tre punti va contro il parere dell'Autorità *antitrust*.

Innanzitutto, relativamente alla durata della concessione di trent'anni.

PRESIDENTE. La durata adesso è di quarant'anni.

DEBENEDETTI. A maggior ragione, signor Presidente.

SCIVOLETTO. Il testo della Camera dei deputati prevedeva cinquant'anni.

DEBENEDETTI. Sì, ma per l'Autorità dovevano essere venti.

Poi, per quanto riguarda l'incredibile *status* riservato ai lavoratori aeroportuali, a differenza di tutti gli altri lavoratori e ciò, tra l'altro, non in condizioni di ristrutturazione bensì di potenziamento delle imprese, senza alcuna ragione d'essere.

Infine, per ciò che attiene il regime di subconcessione indicato al comma 1-*sexies*.

BACCARINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BACCARINI. Signor Presidente, intervengo per una questione di chiarezza. È vero che esiste una lettera dell'*authority* ma è anche vero che essa è stata letta. È stata non solo letta ma anche commentata in Commissione.

DEBENEDETTI. Il relatore mi ha detto che non l'aveva letta.

BACCARINI. È stata letta anche dal relatore ed anche commentata. Il Governo stesso ha espresso il parere al riguardo.

Si è detto che cinquant'anni sono eccessivi e, prima ancora che pervenisse la lettera del presidente Amato, in Commissione ci siamo lungamente diffusi su tale questione. Ricordo che si partiva da posizioni che avrebbero voluto addirittura i settanta o i novant'anni come limite.

Voglio ripeterlo in questa sede: trattandosi di aeroporti, al di là degli impianti fissi, il resto è tutta tecnologia. Più si andrà avanti e più la tecnologia sarà di rapidissimo consumo.

Pertanto i cinquant'anni sono stati considerati eccessivi, tanto è vero che l'emendamento della Commissione proponeva il termine di trent'anni.

Presidenza del vice presidente PINTO

(*Segue* BACCARINI). L'eccezione posta dall'Autorità *antitrust* riguarda i cinquant'anni: noi siamo scesi a quarant'anni, dopo aver approfondito le discussioni sul rapporto tra le alte tecnologie di rapidissimo consumo e la necessità che i nostri aeroporti più grandi, la Malpensa e Roma, vengano dotati di infrastrutture interne ed esterne, in ordine alle quali – allora sì, senatore Debenedetti – verrà richiamato il contributo del privato.

Infatti, i problemi che si pongono per il progetto Malpensa sono enormi se questo aeroporto dovrà avere nel 2000 un flusso annuo di 18-20 milioni di passeggeri, se nel 2004 si prevedono 28 milioni di passeggeri annui, arrivando così ai livelli massimi rispetto agli altri aeroporti internazionali. Ma se sarà così, avremo bisogno non solo del «famigerato» passante ferroviario, ma di ben altre infrastrutture, che riguarderanno non solo Milano e la Lombardia ma anche il resto d'Italia. La nostra visione deve sprovincializzarsi, perchè, se si attuerà quanto previsto dai documenti presentati che sono in corso di discussione presso la Commissione europea, l'intero territorio nazionale beneficerà del flusso di passeggeri della Malpensa, di un aeroporto che sarà di valore internazionale ed intercontinentale, che dovrà assorbire i traffici non solo delle tre o quattro regioni più sviluppate d'Italia, ma quelli di tutto il paese e trascinare anche quelli del Mediterraneo. Si pongono pertanto problemi di enormi dimensioni e penso che quarant'anni costituiscano un termine obiettivamente mediano ed equilibrato.

L'unico punto di scontro reale, non definito peraltro neppure dalla lettera, è il problema dei dipendenti e delle subconcessioni. La lettera, a proposito delle subconcessioni, dice che: «sarebbe auspicabile che il legislatore chiarisse che i servizi non strettamente connessi alla gestione degli aeroporti sono completamente liberalizzati e pertanto lo svolgimento degli stessi viene sottoposto ad apposito regime autorizzativo da parte del gestore delle infrastrutture». Questo problema resta sul tappeto. C'è una normativa precedente in materia ma è un problema che deve essere preso in considerazione perchè l'Autorità lo ripropone al punto 6, anche se non nei termini di un richiamo formale ed ostativo. Se ne parla soltanto come suggerimento, che peraltro la Commissione ed il Governo hanno raccolto e di cui nei prossimi provvedimenti legislativi si dovrà tener conto.

ALÒ. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALÒ. Signor Presidente, ho votato contro la proposta di voto per parti separate perchè l'emendamento proposto dalla Commissione era – il senatore Gei lo sa – un onorevole compromesso che in qualche modo è stato manomesso e non nella direzione giusta. Per esempio l'aumento

del limite massimo possibile da 30 a 40 anni della durata della concessione è a mio avviso – ne abbiamo discusso in Commissione – un errore per chi ritiene che sia necessaria una maggiore liberalizzazione del mercato e poi consente che si creino condizioni in qualche modo monopolistiche nel tempo. Addirittura c'era chi parlava di settant'anni: se ricordate bene, facemmo riferimento al numero di anni necessari qualora si fosse dato ai privati il compito di creare delle infrastrutture ferroviarie nell'Unione sovietica del 1917; ci sarebbero voluti miliardi di anni per cercare di recuperare gli investimenti. Nel nostro caso, dei servizi delle gestioni aeroportuali, per la natura stessa di tali servizi, per la loro continua evoluzione tecnologica e per il rientro in tempi sicuramente più celeri degli investimenti e dei profitti (tenuto conto appunto della natura dei servizi), si pensava che il periodo di trent'anni fosse più che sufficiente. Con un piccolissimo (mi permetta il senatore Gei) colpo di mano sono stati aggiunti dieci anni. Si tratta di dieci anni in più regalati non già alla liberalizzazione effettiva del mercato, ma a società che sicuramente propagandano i vantaggi del mercato e della sua liberalità e che però di fatto pensano ai loro interessi: mettono le mani sopra questi servizi e poi chi s'è visto s'è visto per dieci anni in più.

Signor Presidente, colleghi, nonostante queste osservazioni, confermo il voto favorevole all'emendamento, perchè la sua approvazione mi permette (fatemi passare un termine brutale, almeno per il senatore Debenedetti) di portare a casa il punto 1-*quinquies* e per questo dichiaro la mia soddisfazione.

PRESIDENTE. Onorevole Sottosegretario, dando per acquisito il parere favorevole del relatore, visto che l'emendamento è stato presentato dalla Commissione, dal momento che lei aveva formulato un parere differenziato sui vari commi dell'emendamento stesso, debbo chiederle, una volta escluso il voto per parti separate, di pronunziarsi complessivamente sull'emendamento medesimo.

PUOTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Sono favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.3, presentato dalla Commissione, nel testo modificato, nel senso che al termine del punto 1-*quater* le parole «trenta anni» vengono sostituite dalle altre «quaranta anni».

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.4, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.5.

CAMPUS. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAMPUS. Con il punto 5-*ter* dell'emendamento 1.5 della Commissione, come abbiamo già ascoltato in discussione generale, è stato modificato il testo originario del decreto relativamente alla parte che si riferisce ai canoni di concessione alle società; tali canoni vengono determinati al netto degli apporti e degli investimenti effettuati dalle suddette società, nonchè degli oneri per beni e servizi utilizzati gratuitamente da pubbliche amministrazioni. Questa disposizione può andare bene per i grandi aeroporti, ma sicuramente penalizza quelli piccoli, che non avrebbero sufficiente copertura.

Dobbiamo infatti riferirci anche all'emendamento 1.101 del Governo, che prevede invece che le amministrazioni dello Stato dispongono gratuitamente delle aree e dei locali necessari per l'espletamento dei propri compiti di istituto per il movimento degli aeromobili, dei passeggeri e delle merci. Chiedo allora se è possibile concordare l'emendamento 1.5 della Commissione con l'1.101 del Governo. Dal punto di vista del Governo è sicuramente utile la possibilità di intervenire da parte dello Stato a favore dei piccoli aeroporti, come ha dichiarato il Sottosegretario; allo stesso tempo, però, l'emendamento 1.5 della Commissione appare preferibile, sempre per i piccoli aeroporti, per quanto riguarda il calcolo dei canoni al netto degli apporti e degli investimenti effettuati dalle suddette società.

Chiediamo quindi al relatore, se possibile, di fare propria la parte dell'emendamento 1.101 del Governo relativa agli aeroporti con traffico inferiore a 500.000 unità, per i quali è prevista la possibilità di una concessione, con specifico accordo di programma e in via transitoria, di finanziamenti per la realizzazione di progetti per l'ammodernamento e l'ampliamento delle infrastrutture, lasciando valida la restante parte dell'emendamento 1.5.

Non so se sono stato sufficientemente chiaro per il relatore. Ripeto che l'emendamento 1.5, per la parte che si riferisce ai canoni al netto degli apporti e degli investimenti effettuati dalle suddette società, può essere accettato per i piccoli aeroporti, in quanto ne garantisce comunque la sopravvivenza dal punto di vista finanziario; però non prevede quanto è invece previsto dal Governo nell'emendamento 1.101 sulla concessione di contributi finalizzati «alla realizzazione di progetti per l'ammodernamento e l'ampliamento delle infrastrutture».

Quindi, se si potessero integrare i due emendamenti, trasportando questa parte dell'emendamento del Governo nell'emendamento 1.5, il nostro voto sarebbe favorevole.

BACCARINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BACCARINI. Senatore Campus, credo che l'unica differenza sostanziale fra i due emendamenti da lei citati consista nella diversa definizione dei criteri per la determinazione dei canoni delle concessioni. Il Governo, nel suo emendamento, sostiene che «in attesa della determinazione del valore patrimoniale dei beni in uso alla concessionaria, i canoni sono determinati con riferimento al traffico passeggeri e di merci», mentre lei propone un *mix* tra i due emendamenti.

Ricordo che in Commissione abbiamo riflettuto intorno a questo problema, ma prevede esplicitamente nell'emendamento 1.5 l'espressione «in attesa della determinazione del valore patrimoniale dei beni in uso alla concessionaria» significherebbe far ricadere pressochè interamente la convenzione su altri soggetti e soprattutto trascinare molto in là nel tempo la determinazione di questi valori; con ciò si finirebbe sicuramente col ridurre le possibilità di entrata, diminuendo – in sostanza – le possibilità di intervento sugli aeroporti minori.

Concludo affermando che, per quanto possa sembrare più favorevole l'emendamento governativo rispetto a quello presentato dalla Commissione in funzione degli aeroporti cosiddetti sociali e minori noi riteniamo invece l'opposto, e cioè che sia più rispondente alle necessità dei suddetti aeroporti l'emendamento 1.5, proprio per questa indefinita temporalità del passaggio da un regime all'altro sotto il profilo della definizione dei canoni.

Continuando quindi ad essere favorevole all'approvazione dell'emendamento presentato dalla Commissione, spero di avere apportato un contributo alla comprensione del problema.

PRESIDENTE. Senatore Gei, intende accogliere la proposta del senatore Campus?

GEI, *relatore*. Concordo con il senatore Baccarini. Mi sembra che l'emendamento della Commissione sia in grado di far fronte anche alle esigenze richiamate dal senatore Campus, mentre l'emendamento presentato dal Governo è più complesso ed oltretutto propone un valore diverso, rappresentato da aeroporti con traffico annuo inferiore alle 500.000 unità, rispetto ai 600.000 passeggeri individuati dal nostro emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.5, presentato dalla Commissione.

È approvato.

A seguito della precedente votazione, l'emendamento 1.101 è precluso.

Metto ai voti l'emendamento 1.8, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.9, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.100, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.11/100, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.11, presentato dalla Commissione, nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 2 del decreto-legge.

Ricordo che l'articolo è il seguente:

Articolo 2.

1. In attesa di procedere al previsto riordino dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, gli organi di amministrazione dell'Azienda, di cui ai decreti del Presidente della Repubblica 1° luglio 1994 e 5 settembre 1994, pubblicato, sotto forma di comunicato, nella *Gazzetta Ufficiale* n. 219 del 19 settembre 1994, cessano dalle loro funzioni dalla data di entrata in vigore del presente decreto. Dalla medesima data la gestione dell'Azienda è affidata ad un amministratore straordinario, il quale si avvale di due assistenti di qualificata esperienza professionale, nonchè, ai fini del riordino, di un comitato consultivo, composto da cinque membri esperti in discipline tecniche di settore, aziendali, imprenditoriali, finanziarie e giuridiche.

2. L'amministratore straordinario, nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, ha la rappresentanza legale, anche in giudizio, dell'Azienda ed esercita tutte le funzioni di competenza del presidente e del consiglio di amministrazione.

3. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, sono nominati gli assistenti e i membri del comitato consultivo di cui al comma 1. Con i medesimi decreti vengono fissati altresì le relative attribuzioni ed i compensi, incluse le indennità accessorie.

A questo articolo sono riferiti i seguenti emendamenti:

All'emendamento 2.1, dopo il primo periodo, inserire il seguente: «La difesa e la rappresentanza della società davanti a qualsiasi giurisdizione, così come la relativa consulenza legale saranno assicurate dall'ufficio legale dell'azienda, salvo diverso avviso del consiglio di amministrazione che può deliberare di avvalersi del patrocinio esterno».

2.1/101 FALOMI, ANGELONI, PEDRAZZINI, FAGNI, SCIVOLETTO, BACCARINI, CARPINELLI, GEI

All'emendamento 2.1 ultimo periodo dopo le parole: «indennità accessorie» *inserire le seguenti:* «e, per la trasformazione in società per azioni, di appropriate consulenze esterne».

2.1/100 (Nuovo testo) IL GOVERNO

Sostituire il comma 1, con il seguente:

«1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con apposito decreto il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede alla trasformazione dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale in società per azioni. Lo schema del suddetto decreto è trasmesso alle Camere ai fini dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari. In attesa di procedere alla suddetta trasformazione, gli organi di amministrazione dell'Azienda, di cui ai decreti del Presidente della Repubblica 1° luglio 1994 e 5 settembre 1994, pubblicati, sotto forma di comunicati, rispettivamente nelle *Gazzette Ufficiali* n. 165 del 16 luglio 1994 e n. 219 del 19 settembre 1994, cessano dalle loro funzioni dalla data di entrata in vigore del presente decreto. Dalla medesima data la gestione dell'Azienda è affidata ad un amministratore straordinario che si avvale, per l'espletamento delle sue funzioni, di due assistenti di massima e comprovata qualificazione professionale nominati dal Ministro dei trasporti e della navigazione, con un decreto in cui vengono altresì fissati le relative attribuzioni ed i compensi, incluse le indennità accessorie».

2.1 LA COMMISSIONE

Sopprimere il comma 3.

2.100 IL RELATORE

All'emendamento 2.7, sostituire le parole: «l'aeroporto di Forlì con», *con le altre:* «un aeroporto tecnicamente idoneo per il quale il Governo stipulerà».

2.7/101 DE MASI

All'emendamento 2.7, dopo la parola: «Forlì», *inserire le seguenti:* «Cernusco sul Naviglio, Parma e Predappio».

2.7/100 COPERCINI, MARCHINI, TERZI, WILDE, RADICE, D'ALÌ, ZACCAGNA, RIANI

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-*bis*. Nell'ambito della ristrutturazione dell'Azienda, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, si dovrà procedere alla riorganizzazione della scuola nazionale per l'assistenza al volo, decentrandone le strutture presso l'aeroporto di Forlì con apposita convenzione con gli enti locali interessati e fissando criteri di integrazione del settore anche nei livelli informativi».

2.7 LA COMMISSIONE

Invito i presentatori ad illustrarli, precisando che i presentatori rinunciano ad illustrare l'emendamento 2.1/101.

PUOTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, vorrei precisare che l'emendamento 2.1/100, nel nuovo testo, è subordinato ovviamente al mantenimento del testo del decreto-legge, laddove si prevede la costituzione di un comitato consultivo nell'ambito dell'ANAV, con riferimento al riordino e alla trasformazione in società per azioni. Vorrei far presente l'esigenza che questa trasformazione venga portata a termine con l'ausilio di competenze professionali specifiche ed esterne rispetto all'ente, perchè non si può pensare ad una autotrasformazione. Quindi raccomando l'approvazione del testo della norma contenuta nel decreto.

Nel caso in cui siano invece accolti degli emendamenti soppressivi rispetto al comitato consultivo di esperti, è ovvio che il Governo insiste per l'utilizzazione di competenze professionali, che sono veramente indispensabili - ripeto - per la riuscita della trasformazione.

GEI, *relatore*. Signor Presidente, l'emendamento 2.1 in pratica sostituisce il comma 1 del provvedimento e pone il problema estremamente significativo della trasformazione entro sei mesi dell'ANAV in società per azioni.

Per il resto, si pone l'obbligo al Ministro dei trasporti di presentare lo schema di decreto di trasformazione alle Commissioni parlamentari e avviare la cessazione dalle funzioni degli attuali organi di amministrazione. Pertanto, questo è un emendamento chiave, sul quale si possono inserire i subemendamenti del Governo e di altri colleghi.

Do poi per illustrato l'emendamento 2.100.

DEMASI. Signor Presidente, l'emendamento 2.7/101 si illustra da sè. In effetti, nell'emendamento 2.7 della Commissione è prevista la riorganizzazione della scuola nazionale per l'assistenza al volo presso l'aeroporto di Forlì. È una identificazione della destinazione di tale struttura, la quale vale quanto altre possibili identificazioni localistiche a meno che esse non siano sostenute da valutazioni di opportunità e tecniche che noi intendiamo ricondurre in capo al Governo.

In effetti il nostro emendamento propone che venga decentrata tale scuola presso un aeroporto tecnicamente idoneo, per il quale naturalmente il Governo poi stipulerà, dopo averlo identificato, le convenzioni opportune.

PRESIDENTE. I presentatori rinunciano ad illustrare l'emendamento 2.7/100.

SPERONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* SPERONI. Signor Presidente, l'emendamento 2.7/100, è abbastanza provocatorio e comunque inaccettabile. Infatti, mentre a Forlì esiste un aeroporto, delle tre località menzionate in questo emendamento solo

Parma è dotata di un aeroporto; nè Predappio, nè tanto meno Cernusco sul Naviglio ce l'hanno.

Quindi invito i colleghi a valutare l'emendamento per quello che è e a dare un voto negativo.

GEI, *relatore*. Signor Presidente, con l'emendamento 2.7, accanto a quello della trasformazione in società per azioni dell'ANAV, si pone il problema della riorganizzazione della scuola per l'assistenza al volo. Dopo lunghe discussioni in sede di Commissione si è convenuto che a Forlì esiste una struttura aeroportuale idonea, che potrebbe offrire le caratteristiche necessarie alla allocazione della scuola stessa.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunziarsi sugli emendamenti in esame.

GEI, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sugli emendamenti 2.1/101, 2.1/100 e 2.1.

Per quanto concerne l'emendamento 2.100, desidero far sapere all'Assemblea che esso è consequenziale all'emendamento 2.1, proprio al fine di mantenerne l'organicità.

Esprimo parere contrario sugli emendamenti 2.7/101 e 2.7/100. Esprimo infine parere favorevole sull'emendamento 2.7.

PUOTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo esprime parere contrario sugli emendamenti 2.1/101, 2.1 e 2.100.

Per quanto concerne l'emendamento 2.7, devo premettere che il Governo invita a ritirarlo tenuto conto che si tratta di materia disciplinata dal disegno di legge, anche se in via di principio il Governo è favorevole, pur ritenendo che l'individuazione dovrebbe avvenire non in sede legislativa ma in sede amministrativa.

Il Governo quindi è contrario agli emendamenti 2.7/101 e 2.7/100, mentre è favorevole all'emendamento 2.7 ad eccezione dell'individuazione dell'aeroporto di Forlì.

D'ALÌ. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ALÌ. Signor Presidente, ho notato una contraddizione nella dichiarazione del Governo. Se afferma infatti di essere favorevole all'emendamento 2.7, a condizione che non si individui la sede della scuola nazionale per l'assistenza al volo il Sottosegretario dovrebbe essere favorevole e non contrario all'emendamento 2.7/101 che si muove appunto in tale direzione.

PRESIDENTE. Il Governo intende rettificare il proprio parere?

PUOTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Vorrei chiarire che la mia contrarietà circa l'emendamento 2.7/101 si riferisce alla previsione della stipula da parte del Governo di convenzioni con gli enti locali, giacchè tale stipula dovrebbe essere invece effettuata dall'ente. Quindi in linea di principio il Governo è favorevole al decen-

tramento della scuola nazionale per l'assistenza al volo, tuttavia ritiene che la sede debba essere determinata in un momento successivo, in sede amministrativa.

D'ALÌ. Occorrerebbe allora suggerire alla Commissione una modifica del proprio emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.1/101, presentato dal senatore Falomi e da altri senatori.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.1/100, nel nuovo testo.

DEMASI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEMASI. Signor Presidente, il Gruppo Alleanza Nazionale dichiara il voto contrario all'emendamento 2.1/100 presentato dal Governo in quanto, attraverso l'istituto delle appropriate consulenze esterne, rientra il concetto del comitato consultivo che era previsto in affiancamento all'amministratore straordinario. Al riguardo, la Commissione si era già ampiamente trattenuta dibattendo il problema e arrivando (almeno per quanto riguarda i commissari di Alleanza Nazionale) alla conclusione che si creava una pletoricità di presenze, intorno a questo istituto transitorio di gestione, ritenuta non auspicabile nè, tanto meno, essenziale alla corretta conduzione della fase transitoria.

Quindi, chiedendo scusa all'Assemblea per il termine a cui farò ora ricorso, ci sembra che questo sia un modo piuttosto surrettizio di reintrodurre un concetto e una previsione sui quali una pronunzia in senso negativo (ripeto, almeno per quanto ci riguarda) era stata già chiaramente espressa.

Per tale motivo ribadisco il voto contrario del Gruppo Alleanza Nazionale sull'emendamento 2.1/100.

ALÒ. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALÒ. Signor Presidente, dichiaro il voto contrario del Gruppo di Rifondazione comunista-Progressisti sull'emendamento 2.1/100 non solo per le motivazioni testè ascoltate dal collega Demasi, ma anche per altre considerazioni. Per quanto concerne le appropriate consulenze esterne, riteniamo che la formulazione proposta sia non solo surrettizia ma anche «furbesca» (e chiedo scusa dell'espressione). Ribadisco, pertanto, il nostro voto contrario all'emendamento 2.1/100.

PUOTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PUOTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, rispetto alle osservazioni espresse, vorrei ricordare che le perplessità manifestate in sede di Commissione riguardavano il comitato consultivo come organo dell'ente. Coloro che contestavano questa previsione affermavano, infatti, che non è ammissibile la creazione di un organo che potrebbe poi rimanere nell'ambito della riorganizzazione dell'ente, quindi come organo in via permanente.

Come ho prima sottolineato, si confonde la fase transitoria con quella di riordino dell'ente. Mi spiego meglio. La fase transitoria riguarda il momento in cui, sciolto il consiglio di amministrazione, la gestione è affidata a un commissario straordinario. La fase del riordino significa invece una profonda trasformazione nella natura giuridica dell'ente e quindi la sua trasformazione in società per azioni.

Evidentemente, per questa seconda fase – e non per la fase transitoria – sono necessarie competenze professionali esterne. Non si comprende infatti chi possa poi elaborare questa trasformazione, e questo per due motivi. Innanzitutto, si pone una questione di carattere tecnico. Signori senatori, per la trasformazione di un ente in società per azioni sono necessarie competenze in materie giuridica, contabile, aziendalistica e tecnico-aeronautica. Le competenze in materia tecnico-aeronautica certamente vi saranno, ma proverranno dall'interno. Si tratta allora di vedere come questo ente possa essere trasformato in società per azioni in modo obiettivo ed equilibrato.

Ritengo che la previsione di appropriate consulenze esterne non sia assolutamente un modo per «bypassare» una posizione che si era manifestata in Commissione con riferimento ad un organo permanente, ma sia necessitata per arrivare ad un risultato utile. *(Applausi dei senatori Baccarini e Scivoletto).*

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.1/100, presentato dal Governo, nel nuovo testo.

È approvato.

D'ALÌ. Chiediamo la controprova.

PRESIDENTE. Ordino la chiusura delle porte. Procediamo alla controprova mediante procedimento elettronico.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.1, presentato dalla Commissione, nel testo emendato.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.100, presentato dal relatore.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.7/101. Avverto che, dopo la parola: «stipulerà» deve essere aggiunta la parola: «una».

ALÒ. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALÒ. Signor Presidente, ritengo importante questo subemendamento e sarebbe opportuno che il relatore lo prendesse in considerazione (tenendo conto anche della necessità, forse, di formularlo meglio), con riferimento alla votazione del successivo emendamento 2.7, per il quale vi è il parere contrario del Governo circa l'indicazione della sede. Chiederei pertanto al relatore, di rivedere il suo parere, sull'emendamento 2.7/101 del senatore Demasi; per superare l'ostacolo posto dai rilievi del Governo, la formulazione: «il Governo stipulerà» potrebbe, essere sostituita dalle parole: «per il quale verranno stipulati».

Chiedo sia fatta questa operazione di composizione in modo che l'emendamento 2.7 della Commissione possa poi essere accolto.

BACCARINI. State facendo del clientelismo e del qualunquismo!

PRESIDENTE. Onorevole relatore, la invito a pronunciarsi sulla proposta del senatore Alò.

GEI, *relatore*. Signor Presidente, ritengo di riconfermare il parere già espresso sull'emendamento 2.7/101 in omaggio al lavoro svolto dalla Commissione sia sul precedente decreto-legge che su questo, dopo una discussione molto intensa che ha visto posizioni anche diverse, ha deliberato in un certo modo. Intendo quindi rimanere coerente a quanto deliberato dalla Commissione.

ALÒ. La Commissione inizialmente aveva parlato di un limite di trent'anni e non di quaranta.

BACCARINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BACCARINI. Intervengo per una questione di correttezza, di trasparenza e di coscienza. Sulla vicenda dell'ANAV, portata avanti dai Ministri precedenti, inizialmente dal ministro Tesini e poi riconfermata dal ministro Fiori, c'è stata una convenzione, approvata dal consiglio comunale di Forlì e successivamente anche dall'ANAV, che non è stata applicata per l'intervento del commissario generale Nardini e soprattutto perchè i vertici, ma non soltanto i vertici, della scuola si rifiutano di accettare qualsiasi decentramento non solo a Forlì ma anche a Grottaglie, Capodichino o da qualsiasi altra parte.

È stata portata avanti una battaglia – devo darne atto al Governo e in particolare al sottosegretario Puoti –, dopo la seconda e la terza reiterazione, nata all'interno dell'azienda per la razionalizzazione dell'azienda stessa e per il conseguente decentramento. Di fronte a tale tentativo di razionalizzazione, persistono, all'interno dell'azienda, i rifiuti da parte di chi è stato commissariato. Se l'azienda è stata commissariata ciò è dovuto anche al non funzionamento generale di tale

azienda e della scuola di volo. È agli atti una lettera di 26 dipendenti che appartengono alla scuola che si rifiutano non solo di andare a Forlì ma di trasferirsi anche a Grottaglie, Capodichino o sul lago di Garda.

ALÒ. Mi sembra che ciò non abbia niente a che vedere con la questione.

BACCARINI. Le condizioni che vengono offerte per qualsiasi decentramento devono essere tecnicamente valide. In proposito credo di aver dato qualche contributo in Commissione, anche se i maggiori contributi sono stati dati dai tecnici interni all'azienda che man mano hanno fornito informazioni che hanno consentito un maggiore approfondimento portando la posizione del Governo da una disponibilità generica ad una disponibilità, come in precedenza ha sostenuto il sottosegretario Puoti, definita sull'aeroporto di Forlì. In tale sede esiste una disponibilità di strutture non riscontrabile in altri aeroporti minori (per i quali la Commissione si è impegnata, presentando emendamenti decisivi, non solo quello preso in esame precedentemente ma anche per quanto riguarda specificamente il riordino degli aeroporti minori).

A Forlì esiste uno dei più grandi insediamenti culturali del paese relativamente a questi problemi. A Forlì esiste il principale istituto aeronautico italiano con oltre 1.100 dipendenti. C'è un'esperienza in questo settore, un collegamento con l'università, e quindi in questa città si può determinare una sinergia dal punto di vista della scuola e della formazione nonchè dal punto di vista della disponibilità delle strutture perchè esiste un corso che prevede un diploma universitario di laurea, la cosiddetta laurea breve, in aeronautica; esistono inoltre molte strutture tecniche, come ad esempio la galleria del vento, che sono organizzabili ed utilizzabili sia dall'università che dalla scuola di volo. La città dista quaranta minuti di volo da Roma; vi è una convenzione che prevede l'impegno degli enti locali intorno ai 20 miliardi; vi è una disponibilità di ambienti per circa 10.000 metri quadri e soprattutto – e questo mi sembra l'elemento fondamentale – c'è la contiguità di Forlì con l'area dell'Est europeo, alla quale ho fatto riferimento brevemente nel corso del mio intervento in discussione generale. È un'area che vede l'emergere di nuove nazioni, dalla Croazia alla Slovenia e dalla Cecoslovacchia all'Ungheria, nazioni che hanno bisogno di scuole di volo e facilmente raggiungibili come nel caso di Forlì.

Concludo il mio intervento ricordando che la città di Forlì e la Romagna da questo punto di vista vengono rappresentate nel paese come uno degli esempi più riusciti di decentramento universitario e credo che si faccia obiettivamente torto alla qualità e alla capacità di chi ha portato avanti in termini unitari, senza divisioni di parti politiche e di campanili, il decentramento universitario in Romagna, che è policentrico e mette a disposizione tutte le energie delle città romagnole, da Forlì, a Cesena a Ravenna. Credo si tratti di un esempio da imitare e non di una situazione da mortificare. *(Applausi dal Gruppo Progressisti-Federativo e dei senatori Speroni e Matteja).*

TERRACINI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TERRACINI. Signor Presidente, devo dire che il senatore Baccarini mi ha convinto, nel senso che tutto quanto lui ha detto è valido. Però secondo me ciò non deve essere inserito in una legge: se queste convenzioni erano state già firmate, ci vuole solo un impegno del Governo a farle osservare, ma non inseriamole nella legge che stiamo per varare. Il discorso è giustissimo e se le verifiche sono state fatte, se l'assegnazione era stata già decisa, se la convenzione è stata firmata, non vedo per quale motivo dobbiamo inserire in una legge una cosa che è già obbligatoria per l'Esecutivo, il quale semmai dovrà scegliere che strada seguire. Pertanto noi voteremo a favore di questo emendamento.

GERMANÀ. Domando di parlare per dichiarazione di voto in dissenso dal mio Gruppo.

PRESIDENTE. Ne prendo atto e le do la parola.

GERMANÀ. Signor Presidente, voterò in dissenso dal mio Gruppo, perchè ritengo sia giusto tener conto di tante altre realtà. Per questi motivi non solo non sono favorevole all'emendamento Demasi, ma ritengo che questa scuola potrebbe essere istituita, per esempio, nell'aeroporto di Catania. E mi meraviglio che altri colleghi non chiedano la stessa cosa.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.7/101, presentato dal senatore Demasi.

Non è approvato.

SCOPELLITI. Chiedo la controprova.

PRESIDENTE. Ordino la chiusura delle porte. Procediamo alla controprova mediante procedimento elettronico.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.7/100, presentato dal senatore Copercini e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.7.

ZACCAGNA. Chiedo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata.

(La richiesta risulta appoggiata).

Essendo la richiesta del senatore Zaccagna appoggiata dal prescritto numero di senatori, in attesa che decorra da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, primo comma del Regolamento, sospendo la seduta.

(La seduta, sospesa alle ore 12,45, è ripresa alle ore 13,05).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, comunico che il senatore Zaccagna, a nome del prescritto numero di senatori, ha rinnovato la richiesta di votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 2.7, presentato dalla Commissione.

Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata.

(La richiesta risulta appoggiata).

Indìco pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

I senatori favorevoli voteranno sì; i senatori contrari voteranno no; i senatori che intendono astenersi si esprimeranno di conseguenza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato non è in numero legale.

Apprezzate le circostanze la Presidenza decide di togliere la seduta.

Rinvio il seguito della discussione del disegno di legge n. 1905 alla prossima seduta.

Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. Avverto che l'ordine del giorno di domani, identico a quello odierno, potrà essere integrato con le indicazioni che perverranno dalla Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari tuttora in corso. Avverto altresì che, conformemente alle decisioni già assunte dai Capigruppo, la seduta antimeridiana di domani avrà inizio alle ore 10,30 e la seduta prevista per il pomeriggio non avrà più luogo.

Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio delle mozioni, delle interpellanze e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

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

Ordine del giorno per la seduta di giovedì 20 luglio 1995

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, giovedì 20 luglio, alle ore 10,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, recante disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali, di trasporti eccezionali e di veicoli adibiti a servizi di emergenza (1905) *(Relazione orale).*

II. Discussione del disegno di legge:

GUALTIERI. - Proroga delle disposizioni di cui al comma 1-*ter* del decreto-legge 1° settembre 1992, n. 369, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 ottobre 1992, n. 422, concernente l'utilizzazione degli istituti penitenziari di Pianosa e dell'Asinara (923).

III. Deliberazione, ai sensi dell'articolo 78, comma 3, del Regolamento, in ordine ai disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 5 luglio 1995, n. 269, recante provvedimenti urgenti per il personale dell'Amministrazione penitenziaria (1916) *(Voto con la presenza del numero legale).*

2. Conversione in legge del decreto-legge 14 luglio 1995, n. 282, recante disposizioni urgenti in materia di finanziamento delle camere di commercio (1955) *(Voto con la presenza del numero legale).*

IV. Discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 26 maggio 1995, n. 193, recante misure urgenti per il rilancio economico ed occupazionale dei lavori pubblici e dell'edilizia privata (1771).

- DIANA ed altri. - Interpretazione autentica dell'articolo 20 della legge 28 febbraio 1985, n. 47, in materia di lavori in difformità o in assenza della concessione (228).

- DIANA ed altri. - Modifiche alla legge 28 febbraio 1985, n. 47, recante norme in materia di controllo dell'attività urbanistico-edilizia, sanzioni, recupero e sanatoria delle opere abusive (229).

- PACE e BEVILACQUA. - Modifica alla legge 28 febbraio 1985, n. 47, e norme urgenti in materia di sanatoria edilizia (323).

– RECCIA ed altri. – Modificazione della legge 8 giugno 1990, n. 142, in materia di piani territoriali e urbanistici (622).

– CAMPO ed altri. – Misure urgenti per il rilancio economico del settore edilizio, il recupero antisismico delle strutture urbane, nonchè per la repressione ed il riordino urbanistico antisismico delle situazioni irregolari (1072) *(Relazione orale)*.

2. Conversione in legge del decreto-legge 10 giugno 1995, n. 225, recante disposizioni urgenti per l'ottimale funzionamento ed organizzazione dei commissariati del Governo (1826).

La seduta è tolta alle ore 13,10.

DOTT. VICO VICENZI
Consigliere parlamentare preposto alla direzione del Servizio dei resoconti dell'Assemblea

Allegato alla seduta n. 199

Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della mafia e sulle altre associazioni criminali similari, presentazione di relazioni

Il Presidente della Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della mafia e sulle altre associazioni criminali similari, con lettera in data 10 luglio 1995, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera *d)*, della legge 30 giugno 1994, n. 430, la relazione sulla missione svolta nei comuni di Gela, Niscemi, San Giuseppe Jato e Corleone, approvata dalla Commissione stessa nella seduta del 4 luglio 1995 (*Doc.* XXIII, n. 2).

Detto documento sarà stampato e distribuito.

Disegni di legge, annunzio di presentazione

In data 18 luglio 1995 sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

dal Ministro degli affari esteri:

«Ratifica ed esecuzione dell'Accordo culturale tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Malaysia, fatto a Kuching il 17 febbraio 1990» (1958);

«Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di collaborazione culturale tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica del Venezuela, fatto a Caracas il 17 ottobre 1990» (1959);

«Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di collaborazione culturale tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica del Cile, fatto a Roma il 18 aprile 1991» (1960);

dal Ministro dei trasporti e della navigazione:

«Norme in materia di riordino delle gestioni aeroportuali» (1961);

dal Ministro degli affari esteri:

«Ratifica ed esecuzione della Convenzione consolare tra la Repubblica italiana e il Regno del Marocco, fatta a Roma il 18 febbraio 1994» (1964);

«Ratifica ed esecuzione della Convenzione recante Statuto delle scuole europee, con allegati, fatta a Lussemburgo il 21 giugno 1994» (1965).

In data 18 luglio 1995 sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

BARRA, FARDIN, GUBBINI, MARINI e VOZZI. – «Norme a favore degli ausiliari del giudice e del pubblico ministero dipendenti del Ministero di grazia e giustizia» (1957);

MANFROI, CARNOVALI, MARCHINI, BASTIANETTO, PERIN, PEDRAZZINI, ROBUSTI, CARINI e BOSO. – «Regionalizzazione del sistema previdenziale e assistenziale» (1962);

RIZ, BECCHELLI, BELLONI, BRUTTI, BUCCIERO, CARCARINO, DUJANY, FABRIS GIOVANNI, FERRARI Karl, GARATTI, IMPOSIMATO, LAFORGIA, LISI, MATTEJA, PINTO, ROSSI, ROSSO, ROVEDA, RUSSO, SCALONE e STAJANO. – «Proroga del contributo a favore del centro nazionale di prevenzione e difesa sociale di Milano, associazione dotata di statuto consultivo del Consiglio economico e sociale delle Nazioni Unite» (1963);

PERLINGIERI, TAMPONI e FOLLONI. – DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE – «Assemblea per la revisione della Costituzione della Repubblica italiana» (1966);

LAVAGNINI, PINTO, DIANA, COVIELLO, BACCARINI, LAURIA, LADU, PALUMBO e PETRICCA. «Istituzione del Parco archeologico del Tuscolo» (1967).

Disegni di legge, apposizione di nuove firme

In data 18 luglio 1995 i senatori Baccarini, Bedin, Borgia, Castellani, Cecchi Gori, Coviello, Diana, Favilla, Ferrari Francesco, Gregorelli, Ladu, Lauria, Lavagnini, Petricca, Pinto e Zecchino hanno dichiarato di apporre la loro firma al disegno di legge n. 87.

In data 18 luglio 1995 i senatori Garatti e Siliquini hanno dichiarato di apporre la loro firma ai disegni di legge nn. 1940, 1941 e 1942.

In data 18 luglio 1995 la senatrice Briccarello ha dichiarato di apporre la propria firma al disegno di legge n. 1945.

In data 18 luglio 1995, il senatore Cormegna ha dichiarato di apporre la propria firma ai disegni di legge nn. 1940, 1941 e 1942.

Il senatore Di Bella ha dichiarato di apporre la propria firma al disegno di legge n. 1932.

Disegni di legge, presentazione di relazioni

A nome della 9ª Commissione permanente (Agricoltura e produzione agroalimentare), in data 17 luglio 1995, il senatore Borroni ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge: «Organizzazione e funzionamento dell'Ente per gli interventi nel mercato agricolo - EIMA» (1814).

Disegni di legge, approvazione da parte di Commissioni permanenti

Nella seduta di ieri, la 13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) ha approvato il disegno di legge: «Differimento di termini previsti da disposizioni legislative in materia di protezione ambientale» (1665) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*, con modificazioni.

Governo, trasmissione di documenti

Il Presidente del Consiglio dei ministri, con lettera in data 14 luglio 1995, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 26 della legge 2 gennaio 1991, n. 1, recante: «Disciplina dell'attività di intermediazione mobiliare e disposizioni sull'organizzazione dei mercati mobiliari», la relazione sullo stato di attuazione della citata legge (*Doc.* XXVII, n. 1).

Detto documento sarà inviato alla 6ª Commissione permanente.

Mozioni

GUALTIERI, SALVI, BERTONI, MIGONE, BRUTTI, SMURAGLIA, TAPPARO, CORRAO, PERUZZA, MAGRIS, ROGNONI, PAGANO, VIGEVANI, PASQUINO, DE GUIDI, MORANDO, PASSIGLI, BRATINA, BONAVITA. – Il Senato,

nella convinzione che l'Italia debba impegnarsi assai più attivamente nelle iniziative sia diplomatiche che militari necessarie per fermare il genocidio in atto in Bosnia,

chiede al Governo di assumere in tutti gli organismi internazionali di cui fa parte atteggiamenti conseguenti.

Occorre innanzi tutto riconoscere che quanto avviene in Bosnia è esattamente voluto e diretto dalla *leadership* politica e militare di Belgrado e che prolungare la finzione di un intervento moderatore e mediatore di Milosevic serve solo ad assicurare sul campo i tempi per le operazioni di conquista del territorio e di pulizia etnica attuate dai miliziani serbi. Vanno pertanto rafforzate tutte le misure di isolamento diplomatico e di *embargo* economico, culturale e sportivo; in particolare occorre rinforzare la sorveglianza sulla Drina.

Di assoluta urgenza è l'intensificazione in Bosnia dell'assistenza umanitaria alla popolazione musulmana, assicurando viveri e medicinali alle *enclave* accerchiate e ai profughi delle *enclave* sommerse e ripulite. Finchè non sarà possibile riaprire i corridori di transito ora chiusi il rifornimento dovrà essere assicurato per via aerea.

Altrettanto urgente è poi ribadire la validità dell'impegno delle Nazioni Unite di fornire protezione alle «zone protette» e di non accettare il fatto compiuto. L'ONU può subire sconfitte sul campo, ma non può accettare le conseguenze della sconfitta. Srebrenica deve essere solennemente proclamata «città ONU occupata», e ciò fino a quando non sarà stato possibile ripristinare la pace in Bosnia.

Questo comporta certamente la revisione delle condizioni di impiego delle forze dell'ONU e un ruolo più attivo rispetto a quello fin qui svolto. Ormai si è visto che la sola presenza e la bandiera non fermano le aggressioni serbe. È necessario quindi mettere in campo forze e mezzi compatibili con gli impegni che si assumono. L'Italia deve dichiarare subito la sua disponibilità a fornire parte di queste forze e ad associarsi alle operazioni congiunte deliberate nelle sedi responsabili. Occorre andare oltre al semplice «supporto logistico» fornito fino ad ora.

Gli atti autoritativi in tal senso dovranno essere immediatamente sottoposti alla approvazione del Parlamento.

(1-00122)

SALVATO, CUFFÀRO, MANZI, ALÒ, BERGONZI, CARCARINO, CAPONI, CRIPPA, DIONISI, FAGNI, MARCHETTI, ORLANDO, PUGLIESE, TRIPODI. - Il Senato,

premesso:

che il dramma di Srebrenica, con una nuova odiosa ondata di pulizia etnica, impone a tutti i Governi degli Stati democratici di mobilitarsi per arrestare il massacro e per tenere aperte le strade del dialogo e della pace;

che alla dura condanna dei responsabili delle deportazioni e della cacciata dalle loro case di donne e bambini non può però seguire una irresponsabile *escalation* della guerra che esporrebbe ancora di più le popolazioni civili alle rappresaglie e pregiudicherebbe definitivamente il ruolo delle Nazioni Unite;

che Srebrenica è caduta non solo per i criminali propositi di pulizia etnica degli uomini del generale Mladic, ma anche per una politica della comunità internazionale che ha ridotto la presenza dei caschi blu nella città (da 2.000 a 400 uomini) e per effetto dei *raid* NATO su Pale, che hanno dato il pretesto all'offensiva serbo-bosniaca;

che alimentare l'illusione che sia possibile una soluzione militare del dramma bosniaco significa ingannare quei popoli e mettere nel conto l'estensione della guerra all'insieme dei Balcani;

che non si tratta dunque di «stare fermi a guardare» il lento e inesorabile ripetersi di nuove Srebrenica, ma al contrario di fare ciò che in questi quattro anni non è mai stato fatto veramente, ovvero investire nella diplomazia e costruire un vero tavolo di dialogo tra tutte le parti sul destino della ex Jugoslavia;

che in troppi, e con troppa facilità, in Italia e in Europa stanno alimentando una sindrome interventista che, non avendo alcuno sbocco politico, rischia di essere, nel migliore dei casi, un vacuo esercizio di retorica militarista, nel peggiore una tragica avventura senza ritorno,

impegna il Governo ad operare in sede internazionale:

a) per il rafforzamento della presenza dei caschi blu in Bosnia e nelle Kraijne, con compiti di interposizione e di tutela della popolazione civile, e per la smilitarizzazione e la difesa da parte di contingenti adeguati di caschi blu delle zone poste sotto la protezione dell'ONU;

b) per la salvaguardia e l'allargamento della multinazionalità dei contingenti ONU, evitando uno squilibrio troppo marcato, all'interno di essi, di soldati appartenenti alla NATO, nonchè evitando la presenza tra i caschi blu di truppe di paesi confinanti o già invasori dei territori della

ex Jugoslavia nel corso della seconda guerra mondiale (in particolare operando per il ritiro del contingente tedesco di stanza a Spalato);

c) affinchè l'Italia partecipi alla missione in Bosnia senza dispiegare truppe ed armati, ma sostenendo il prezioso lavoro delle associazioni umanitarie e di volontariato civile;

d) per la effettiva attuazione dell'*embargo* sulle armi nei confronti di tutti i paesi belligeranti, attraverso le necessarie sanzioni da prevedersi nei confronti dei paesi che non lo rispettino;

e) per evitare il ricorso ai *raid* aerei che hanno già mostrato di essere controproducenti e pregiudizievoli dell'incolumità stessa dei caschi blu presenti sul territorio, nonchè della popolazione civile esposta a rappresaglie di ogni tipo;

f) per il dispiegamento sulla Drina, ai confini dei territori della Bosnia controllati dai serbi di Pale, di osservatori internazionali, affinchè si impedisca l'afflusso di armi e materiale logistico dalla Repubblica federale jugoslava ai serbo-bosniaci, costruendo in tal modo le condizioni della revoca delle sanzioni economiche alla Repubblica federale jugoslava e l'isolamento in tal modo delle forze estremiste e consentendo altresì a Belgrado di agire autorevolmente sui serbi di Pale affinchè interrompano l'offensiva militare e si siedano al tavolo del negoziato;

g) per il riconoscimento delle Repubbliche sorte dalla ex Jugoslavia da parte della comunità internazionale e perchè la definizione dei confini delle stesse sia determinata dalla trattativa e dal negoziato, non dalla forza delle armi, e sia condizionata dall'assoluto rispetto dei diritti delle minoranze;

h) per la definizione di un piano di ricostruzione delle zone devastate dalla guerra da realizzarsi anche con un supporto economico straordinario da parte dei paesi ricchi del mondo, innanzitutto per la ricostruzione delle infrastrutture civili - a cominciare da quelle delle comunicazioni - e per la garanzia - sotto il controllo internazionale - del ritorno alle proprie case dei profughi.

(1-00123)

DELL'UOMO, ARMANI, BINAGHI, CAPPELLI, ELLERO, GUGLIERI, MASIERO, PODESTÀ, ROSSO, GANDINI. - Il Senato,

premesso:

che la situazione nei territori della ex Jugoslavia ed in particolare nella Repubblica di Bosnia si è aggravata minacciosamente per cui è legittimo temere una pericolosissima estensione a livello mondiale del conflitto;

che tale conflitto ha assunto proporzioni intollerabili soprattutto dal punto di vista umanitario e della dignità della persona umana per le stragi e le deportazioni a carico soprattutto di civili inermi quali bambini, donne ed anziani, pervicacemente effettuate dalle cosiddette milizie serbe che assomigliano ogni giorno di più alle bande dei famigerati squadroni «Ustascia»;

che tutto questo coinvolge pericolosamente l'Italia quale paese direttamente confinante per tutte le conseguenze che potrebbero derivare al nostro territorio dall'allargamento del predetto conflitto;

preso atto del fallimento di ogni iniziativa politico-diplomatica per addivenire ad una pacifica soluzione della controversia e considerata l'inutilità della presenza del contingente ONU in quei territori alla luce soprattutto degli ultimi avvenimenti,

invita il Governo:

a promuovere immediati contatti con la comunità internazionale sia in sede comunitaria sia in sede ONU per un rapido intervento militare, cosiddetto anche forza di pronto intervento, che arresti la penetrazione serba in terra bosniaca;

ad attivarsi affinchè si potenzino tutte le misure idonee a preservare i restanti territori bosniaci e le comunità civili dagli orrori di questa guerra con una forte campagna di sensibilizzazione della pubblica opinione italiana ed internazionale;

a farsi promotore, nella città di Belgrado, capitale della Repubblica serba, con la quale l'Italia intrattiene normali relazioni diplomatiche, di una grande manifestazione pacifista alla quale partecipino direttamente parlamentari di tutti i paesi del mondo.

(1-00124)

PALOMBI, BONANSEA, CORMEGNA, LA RUSSA, BELLONI, BRIENZA, CAPONE, FRONZUTI, GEI, MENSORIO, MONGIELLO, NAPOLI, PEPE, RIGHETTI, SILIQUINI. – Il Senato,

considerato:

che la situazione in Bosnia, a tre anni dall'esplosione dei contrasti etnici e dal tentativo della popolazione di origine serba di ottenere con la secessione l'indipendenza, mostra chiaramente i segni del completo fallimento della missione ONU;

che ormai in Bosnia assistiamo a un dramma umano di spaventose proporzioni con il quotidiano coinvolgimento e sterminio di donne, vecchi e bambini;

che, mentre il quadro internazionale continua a rimanere paralizzato pur in una ridda di vertici inutili, già si prospettano nuovi inaccettabili fatti compiuti,

invita il Governo:

ad esprimere in Parlamento, in tempi strettissimi, il quadro della situazione sia in ambito locale che sul piano internazionale;

a studiare la reale capacità e possibilità di impegno italiano nell'ambito di un intervento internazionale congiunto volto a mantenere le *enclave* musulmane di Gorazde e Sarajevo oltre che ad aprire una sicura via di riferimento per la capitale stessa.

(1-00125)

CAPUTO, LA LOGGIA, TERRACINI, SPISANI, GERMANÀ, LASAGNA, DI BENEDETTO, LORUSSO, MANIS, BUCCI, ZACCAGNA, RIANI. – Il Senato,

premesso:

che il precipitare della situazione in Bosnia richiede un ulteriore urgente intervento della comunità internazionale, cui l'Italia potrebbe chiedere di essere chiamata a partecipare in misura superiore all'attuale;

che esistono dubbi ed incertezze sulle effettive possibilità delle nostre Forze armate di operare efficacemente nel territorio della ex Jugoslavia, nell'ambito della forza di pronto intervento o di altra organizzazione militare che dovesse essere costituita *ad hoc*;

che in Bosnia assistiamo, oltre che a un cruento conflitto politico ed etnico, a un dramma umano di spaventose proporzioni con coinvolgimento di donne, vecchi e bambini;

che, mentre il quadro internazionale rimane confuso, non c'è più tempo da perdere se vogliamo evitare di essere messi di fronte a nuovi inaccettabili fatti compiuti,

invita il Governo:

a studiare immediatamente le effettive possibilità di intervento italiano in un contesto di intervento internazionale congiunto per contribuire a bloccare l'offensiva delle milizie serbo-bosniache contro le *enclave* protette dall'ONU e ad aprire una sicura via di rifornimento per Sarajevo;

a riferire al Parlamento su ogni sviluppo della situazione nonchè su qualsiasi decisione di intervento internazionale congiunto;

a provvedere perchè siano migliorate senza indugio le nostre capacità ricettive dei profughi provenienti dalle zone di guerra e sia studiata la possibilità che famiglie italiane ospitino, sotto forma dell'affidamento temporaneo, bambini bosniaci fuggiaschi dalle città martiri o viventi in condizione di particolare disagio, che le rispettive famiglie fossero desiderose di mettere al sicuro.

(1-00126)

MATTEJA, ROVEDA, BRICCARELLO, SCAGLIONE, REGIS, ZANOLETTI, DELFINO, GANDINI, BONANSEA, RADICE, TERRACINI, GERMANÀ, D'ALÌ, ZACCAGNA. – Il Senato,

visti:

la grave situazione di crisi del settore aerospaziale italiano, in cui gli effetti della contrazione del mercato internazionale si sono sovrapposti ad una totale assenza di politica industriale sia da parte del Governo che da parte del gruppo Finmeccanica-Alenia;

il totale fallimento della creazione del gruppo Alenia dalla cui nascita per fusione delle società Aeritalia e Selenia e dalla successiva appartenenza a Finmeccanica sono scaturiti solo continui ridimensionamenti del numero degli addetti ed incredibili scelte logistico-produttive;

la cronica mancanza di credibilità della dirigenza Alenia, molto numerosa ma incapace di operare in un ambito di elevata concorrenzialità o di stipulare accordi di ampio respiro per garantire non già il rilancio, ma neanche la sopravvivenza dell'azienda;

il nuovo piano di ristrutturazione già presentato alle organizzazioni sindacali, che ancora una volta prevede pesanti tagli occupazionali principalmente al Nord e la chiusura di stabilimenti come quello di Torino che da sempre ha dimostrato di essere una delle poche aree attive e trainanti del gruppo;

considerato che l'attuazione di tale piano porterebbe ad una irrecuperabile perdita di *know how* tale da pregiudicare qualsiasi futura attività in campo aerospaziale, mancando l'appuntamento con la prevista ripresa del mercato e rendendo il nostro paese ancora una volta impre-

parato a cogliere le opportunità in un settore strategico per uno sviluppo economico e produttivo, relegandolo ad attività di basso profilo tecnologico,

impegna il Governo:

a riferire al più presto in Parlamento sugli orientamenti strategici con cui il Governo intende presentarsi alla Conferenza dei ministri europei del prossimo autunno in cui sarà discusso e ridefinito il piano strategico dell'Agenzia spaziale europea (ESA);

a presentare al Parlamento entro trenta giorni un quadro organico di scelte di politica industriale volte a garantire, sostenere e sviluppare la presenza italiana nel settore aerospaziale e le politiche di mercato a livello internazionale che intende adottare;

a ritirare definitivamente, almeno fino a quando i nodi di fondo non siano chiariti, i provvedimenti di cassa integrazione guadagni straordinaria attualmente sospesi;

a verificare con Finmeccanica ed Alenia tutte le scelte di strategia aziendale e di riorganizzazione finalizzate al realizzarsi degli obiettivi suddetti ed alla difesa e qualificazione del patrimonio occupazionale, tecnologico e produttivo di Alenia, con particolare riguardo:

al mantenimento delle capacità progettative e produttive acquisite negli scorsi anni, che hanno permesso all'industria italiana di progettare, industrializzare e costruire un prodotto aeronautico di elevatissima qualità;

al mantenimento operativo del polo aerospaziale torinese, confermandone la sua indispensabile missione storica sia in campo militare che civile, dovuta alle sue tecnologie avanzate, ai suoi progetti di rilievo internazionale, alle sue capacità di ricerca, che al di là della gravità delle questioni sociali sono il perno irrinunciabile di un sistema aerospaziale di qualità;

al consolidamento delle collaborazioni europee ed internazionali senza rinunciare ad alcune delle attività progettative e produttive acquisite;

alla partecipazione a pieno titolo ai futuri programmi di collaborazione europea quali ad esempio il FLA *(Future large aircraft)*, in tutte le fasi di realizzazione;

al supporto con le azioni e nei modi necessari alla partecipazione Alenia al consorzio Airbus;

alla conferma dell'importanza della collaborazione in ambito europeo nel progetto e nella produzione del nuovo velivolo da 100 posti;

alla conferma e al rilancio di programmi minori quali il Falcon e le gondole motore, che hanno rappresentato una prima, parziale riconversione produttiva;

alla dotazione del paese di un efficiente sistema di protezione civile all'interno del quale è fondamentale il ruolo aeronautico;

alla definizione per lo sviluppo dell'industria spaziale italiana di un piano strategico pluriennale che preveda un ruolo centrale nelle politiche nazionali ed internazionali del nostro paese, invertendo la tendenza oggi in atto di un progressivo depauperamento sia qualitativo che quantitativo dell'occupazione, in un quadro di sostegno dei programmi scientifici, di telecomunicazione e del modulo logistico;

al mantenimento e allo sviluppo delle capacità di ricerca applicata al prodotto aeronautico, in collaborazione con i politecnici di Torino e di Napoli e con il centro di ricerca aerospaziale, principalmente per la ricerca di base;

alla risoluzione del delicato problema relativo all'attuale *management* di Alenia, la cui credibilità è venuta meno;

al finanziamento della legge n. 808 del 1985 per la realizzazione di consorzi o accordi di partecipazione industriale europei o internazionali.

(1-00127)

Interpellanze

MACERATINI, PEDRIZZI, BERSELLI, MISSERVILLE. - *Al Ministro delle finanze.* - Premesso che tra il personale dirigente e direttivo del Ministero delle finanze viene lamentato da tempo il progressivo processo di esautorazione subito dagli uffici dell'amministrazione finanziaria a favore di organi esterni all'amministrazione stessa, in particolare a vantaggio della Sogei spa;

considerato:

che le lamentele più recenti muovono dalla constatazione che il recente decreto del Presidente della Repubblica 13 aprile 1995, n. 177 (approvato dal Consiglio dei ministri in data 6 aprile), all'articolo 5, ha attribuito alla società concessionaria del sistema informativo del Ministero delle finanze (vale a dire alla Sogei spa) il compito di predisporre appositi avvisi nominativi contenenti «proposta di accertamento con adesione», con l'invito a definire la posizione tributaria risultante dalla proposta mediante l'accettazione degli importi indicati;

che il predetto provvedimento governativo ha lo scopo di avviare il cosiddetto «concordato di massa», previsto dall'articolo 3 del decreto-legge 30 settembre 1994, n. 564, convertito dalla legge 30 novembre 1994, n. 656, successivamente integrato dall'articolo 41 del decreto-legge 23 febbraio 1995, n. 41, convertito con modificazioni dalla legge 22 marzo 1995, n. 85, con il quale è stata avviata una procedura eccezionale volta a chiudere gli accertamenti relativi a periodi di imposta pregressi, per i quali il termine di presentazione della dichiarazione dei redditi è scaduto entro il 30 settembre 1994, previa adesione del contribuente ad una «proposta» formulata dagli uffici (mentre per i periodi d'imposta successivi, invece, entrerà a regime l'istituto dell'accertamento per adesione, cioè del cosiddetto concordato);

che l'impostazione operativa data dall'attuale Governo di fatto ha affidato esclusivamente alla Sogei il compito di elaborare le proposte di accertamento e di trasmetterle agli interessati, lasciando ai competenti uffici dell'amministrazione finanziaria solo la titolarità formale dell'atto: al riguardo, infatti, l'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica citato ha stabilito che «gli uffici finanziari, tramite la società concessionaria... inviano per posta ordinaria direttamente ai contribuenti gli avvisi contenenti la proposta di accertamento con adesione»;

che tale situazione è scaturita da una precisa scelta governativa, fondata sulla valutazione che gli uffici finanziari non abbiano la capa-

città operativa di predisporre alcuni milioni di «proposte di accertamento» e di notificarle ai contribuenti, con la conseguente scelta di delegare l'operazione alla predetta Sogei;

che la disposizione del Governo si presta ad essere censurata, dato che l'articolo 3, comma 1, del decreto-legge n. 564 del 1994 aveva stabilito che la definizione tramite concordato può essere effettuata, anche per le dichiarazioni presentate entro il 30 settembre 1994, «mediante accettazione degli importi proposti dagli uffici anche sulla base di elaborazioni operate dall'anagrafe tributaria...»,

si chiede di sapere:

se il Ministro delle finanze non ritenga di comunicare i provvedimenti che il Governo intenda adottare per eliminare il disagio del personale delle finanze e per rivalutare nel modo più produttivo le sue capacità professionali, nell'interesse dello Stato e dei cittadini;

se non ritenga inoltre di valutare l'opportunità di disporre una verifica della qualità dei servizi forniti dalla predetta Sogei spa.

(2-00292)

STEFANI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – In considerazione del fatto che si registrano con periodica ricorrenza denunce e lamentele da parte degli utenti del servizio telefonico, che si vedono addebitati da parte della società concessionaria costi per servizi dei quali, oggettivamente, non potevano aver usufruito;

rammentando che le disposizioni di tutela degli utenti in questo settore in Italia sono praticamente inesistenti;

tenendo conto che la bolletta addebitata al cliente equivale al corrispettivo richiesto per l'espletamento di un servizio che attualmente è comprovato esclusivamente dagli «impulsi relativi alla comunicazione svolta dall'abbonato stesso», come recita l'articolo 12 del regolamento di servizio approvato con decreto dell'8 settembre 1988, n. 484;

considerato che la lettura di tali impulsi non è interpretabile in via oggettiva e che quindi il calcolo degli addebiti non è assolutamente di agevole lettura, nè tantomeno risponde alle legittime esigenze di trasparenza che devono informare invece tutti i contratti onerosi,

l'interpellante chiede di sapere quali provvedimenti si intenda prendere per tutelare gli utenti del servizio telefonico sul fronte del calcolo degli addebiti in particolar modo assicurando a chi usufruisce dei servizi della società concessionaria la massima trasparenza al fine di assicurare a tutti il pagamento di un servizio effettivamente ricevuto.

(2-00293)

PETRICCA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso quanto è stato già oggetto delle interrogazioni 4-05076, 4-05192, 4-05193 e 4-05194 in materia di custodia di esplosivi e munizionamenti e della loro riconversione se obsoleti o della loro distruzione anche ai fini di una maggiore sicurezza complessiva;

preso atto delle notizie riportate in data 18 luglio 1995 da molti quotidiani circa le esplosioni avvenute sull'isola santabarbara della marina brasiliana e accertato che il problema dei depositi di munizioni ha carattere di priorità e che il nostro paese ha le professionalità necessarie

per dare soluzione alla riconversione delle ingenti quantità di munizionamenti non più utilizzabili;

osservato che ai fini preventivi deve essere esaminato il problema complessivo e deve essere attuato un programma sostenibile di riconversione,

si chiede di sapere se non si ritenga di dare la più elevata priorità alla soluzione delle problematiche in questione, sollecitate anche con l'interpellanza 2-00291, al fine di prevenire il verificarsi anche nei nostri depositi di esplosioni simili a quella avvenuta in Brasile.

(2-00294)

Interrogazioni

TURINI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del commercio con l'estero.* - Premesso:

che il Ministro dei lavori pubblici e dell'ambiente sarebbe intenzionato a decretare definitivamente l'istituzione del parco marino dell'arcipelago toscano includendo quindi le isole d'Elba e del Giglio;

che le isole dell'arcipelago toscano Montecristo, Giannutri e Capraia sono già totalmente o in parte parchi marini mentre Gorgona e Pianosa sono ancora colonie penali;

che già negli scorsi anni la regione Toscana aveva avanzato analoghe richieste trovando però la resistenza e la negazione più completa delle popolazioni locali dell'isola d'Elba e del Giglio;

che, in seguito alle giuste richieste delle popolazioni locali e in favore della loro attività che ha sviluppato una economia turistica eccezionale portando le loro zone al massimo sviluppo socio-economico, il Ministro dell'ambiente *pro tempore* Altero Matteoli aveva assicurato che contro la volontà degli abitanti delle isole non sarebbe stato istituito alcun parco;

che, nonostante le richieste delle istituzioni locali (sindaci) e dello scrivente per far recedere il Ministro dell'ambiente, questo sembra intenzionato ad andare avanti in un programma così «avventuristico» contro la volontà della quasi totalità delle popolazioni residenti che vedono così chiaramente andare dispersi anni di lavoro che hanno trasformato un territorio pieno di povertà in un ambiente vivibile con grandi risorse economiche ed occupazionali (valga per tutti l'esempio dell'isola di Capraia che, dopo tre anni di parco, ha ridotto la sua popolazione da 400 anime a meno di 100, con abbandono quasi totale dell'economia turistica locale),

l'interrogante chiede di sapere se il Governo non ritenga di intervenire per impedire questo «scempio economico» proprio nel momento in cui il turismo e le attività produttive dovrebbero essere il motore della ripresa socio-economica da tutti auspicata ed in modo particolare dallo stesso Ministro dell'industria come evidenziato al Congresso nazionale dell'artigianato in occasione del quale si disse di voler «essere presente non solo nei convegni, ma soprattutto nell'azione quotidiana».

(3-00797)

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

che per lo svolgimento degli esami di maturità si è resa necessaria la sostituzione di numerosi commissari d'esame risultati assenti;

che ai commissari «titolari» residenti lontano dalla località sede di esame viene riconosciuta l'indennità di trasferta;

che tale assegno di indennità, come previsto dalla circolare ministeriale n. 63 del 24 febbraio 1995, risulta di entità estremamente esigua;

che sempre secondo detta circolare il diritto all'assegno di indennità non viene riconosciuto ai commissari nominati in sostituzione, pure residenti lontano dalla sede di esame;

che detti commissari, nominati in sostituzione, subiscono un pesante danno economico;

che si è di fronte ad una inaccettabile disparità di trattamento economico tra docenti che svolgono identiche funzioni e mansioni;

che questa sostituzione interessa un numero molto esteso di docenti,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti urgenti intenda assumere il Ministro al fine di eliminare questa situazione di inaccettabile e palese disparità e ripristinare, riconoscendo ai docenti commissari nominati in sostituzione, l'identico trattamento economico (riferito all'assegno di trasferta) riconosciuto ai titolari.

(3-00798)

BEVILACQUA, BATTAGLIA, PRESTI, VEVANTE SCIOLETTI. – *Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* – Premesso:

che con la legge n. 236 del 21 giugno 1995 è stato approvato il provvedimento recante «Disposizioni urgenti per il funzionamento delle università»;

che tale provvedimento all'articolo 6, comma 1, contiene una disposizione che assicura negli organi collegiali delle università «la rappresentanza degli studenti in misura non inferiore al 15 per cento», considerando questi ultimi, per la prima volta, come soggetti nella gestione degli atenei con presenza congrua, in tutti gli organi decisionali (senato accademico, consiglio di amministrazione, consiglio di facoltà e di corso di laurea);

che su tale norma, sia al Senato che alla Camera dei deputati, nessun parlamentare ha espresso alcuna opposizione;

che, ciononostante, molti presidi e rettori sono insorti avverso tale decisione, dimostrando poco rispetto per le scelte parlamentari;

che il Ministro in indirizzo, dopo aver espresso parere favorevole nelle fasi di discussione della legge, ha fatto emanare – a breve distanza temporale dall'approvazione della legge medesima – un decreto-legge che contiene una diversa interpretazione dell'articolo 6, intendendo per organi collegiali il solo consiglio di amministrazione,

gli interroganti chiedono di sapere:

se non si ritenga tale interpretazione assolutamente personale e comunque lesiva della volontà del Parlamento che nella dizione «organi collegiali» intendeva certamente tutti gli organi rappresentativi

universitari e non solo il consiglio di amministrazione, così come il Ministro in indirizzo fa;

se non si ritenga, pertanto, di intervenire opportunamente al fine di rimuovere tale «obbrobrio» giuridico.

(3-00799)

PIERONI. - *Al Ministro della sanità.* - Premesso:

che nell'interrogazione 3-00190 presentata il 13 settembre 1994, a firma dello scrivente e di numerosi altri senatori, si descriveva l'incidente verificatosi nella divisione malattie infettive dell'ospedale Umberto I di Ancona il 15 ottobre 1991, incidente in seguito al quale un'infermiera contrasse il virus HIV; nella suddetta interrogazione si illustravano anche le condizioni di lavoro degli infermieri nel reparto in questione e soprattutto il tragico e scandaloso *iter* a cui è stata costretta l'infortunata per ottenere risarcimenti irrisori rispetto all'entità del danno subìto sul lavoro;

che la divisione malattie infettive dell'ospedale Umberto I di Ancona è un reparto nato per degenti anziani non infettivi; nel corso degli anni è stato destinato a «malattie infettive» senza che fossero apportate trasformazioni di carattere strutturale idonee al ricovero dei nuovi pazienti, malati di AIDS, sieropositivi HIV, tossicodipendenti; a fronte dei rischi di infettività e contagiosità di tipo oro-fecale, aerea, parenterale nel reparto non ci sono bagni a sufficienza nè, tranne in due casi, all'interno delle camere di degenza; nonostante la presenza di malati con infezioni polmonari contagiose - la TBC è sempre più diffusa - non esistono zone filtro nè percorsi alternativi; gli operatori devono fare manovre difficili e pericolose in stanze lunghe e strette o strette e corte e la mancanza di spazio comporta un costante rischio di incidenti, come quello già verificatosi e descritto nella suindicata interrogazione; è da considerare inoltre che la degenza per alcuni malati si protrae anche per mesi e ciò induce il paziente a introdurre all'interno della stanza materiali e oggetti personali che ingombrano il poco spazio rendendo ancora più difficile e rischioso il lavoro degli infermieri;

che, oltre ai contagi, il personale sanitario del reparto in questione è esposto alle reazioni dei pazienti sieropositivi che possono presentare pericolosità violenta nelle crisi di caratteropatia o di astinenza senza che sia possibile per gli infermieri alcun controllo o difesa: simili reazioni violente da parte dei ricoverati si sono già verificate, senza che la direzione sanitaria o l'amministrazione della USL abbia mai preso atto del problema e cercato di affrontarlo e risolverlo;

che, nonostante un simile atteggiamento di colpevole indifferenza, la USL è consapevole dei rischi che conseguono da questa eccessiva promiscuità tra infermieri e pazienti, ma non intende assumersene la responsabilità: lo dimostra il fatto, gravissimo ad avviso dello scrivente, che quando l'incidente si verifica al dipendente si propone la profilassi con AZT, farmaco che ha un vasto elenco di effetti collaterali; il dipendente che si sia infortunato nelle condizioni di lavoro sopra descritte deve firmare sia che accetti di prendere il farmaco, sia che non lo accetti;

che nel giugno 1995 si è verificato l'ennesimo incidente nella divisione malattie infettive dell'ospedale Umberto I di Ancona, a causa della

fragilità dei guanti in uso nel reparto che non solo non tutelano in caso di punture da aghi, ma non proteggono neppure dal sangue sparso perchè, molto semplicemente, si rompono subito: l'operatore coinvolto non ha potuto far altro che firmare per l'assunzione dell'AZT;

che nello stesso giugno 1995 dopo la dimissione di un paziente (tossicodipendente malato di AIDS) è stata trovata nell'armadio della sua camera una sbarra di ferro cava, lunga un metro e 17 centimetri, di 30 millimetri di diametro, del peso di 2 chili e 400 grammi: risulta allo scrivente che il malato aveva anche palesato con minacce le sue intenzioni di aggressione, e ciò nonostante si deve solo al fatto che abbia rinunciato ai suoi propositi se non si è verificato l'ennesimo grave incidente nel reparto,

si chiede di sapere:

se e come si intenda intervenire per l'inadeguatezza strutturale della divisione malattie infettive dell'ospedale Umberto I di Ancona;

se non si ritenga che, al di là dell'evidente inadeguatezza strutturale, l'incidente verificatosi a causa della fragilità dei guanti in uso nel reparto non stia a dimostrare un atteggiamento di ostinata irresponsabilità e indifferenza da parte dell'amministrazione della USL di Ancona e della direzione sanitaria;

se non si ritenga indispensabile e urgente disporre un'indagine seria e approfondita sull'uso dell'AZT, sulle condizioni di promiscuità, di esposizione alle reazioni violente dei pazienti e sui conseguenti rischi per il personale sanitario, individuando le eventuali responsabilità e prendendo i necessari provvedimenti di tutela per gli operatori.

(3-00800)

STEFANI, GIBERTONI, SERENA, BASTIANETTO, FABRIS Giovanni. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - (*Già* 2-00283)

(3-00801)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

MATTEJA. - *Al Ministro delle finanze.* - Premesso:

che la legge 30 novembre 1994, n. 656, ha introdotto un particolare tipo di accertamento fiscale allo scopo di definire il reddito d'impresa e lavoro autonomo, oltre all'imposta sul valore aggiunto;

che l'amministrazione finanziaria ha preparato, su apposita modulistica, delle proposte di accertamento per gli anni 1987-1993 deducendo per i vari contribuenti un «maggior ricavo personalizzato» basato su criteri statistici;

che il pagamento delle somme indicate nella «proposta» inviata a ciascun contribuente consente di definire la posizione fiscale del soggetto, evitando successive ispezioni e verifiche;

che, così come formulata, la proposta sembra contenere una velata minaccia di accertamenti nei confronti di coloro i quali ritengano di non dover accettare la proposta formulata dall'amministrazione,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di dover riconsiderare le procedure adottate al fine di contribuire ad instaurare, per quanto di sua competenza, un rapporto con i contri-

buenti ispirato a criteri di fiducia, correttezza e trasparenza, evitando di criminalizzare intere categorie di contribuenti che, troppo spesso, vengono molto scorrettamente additate alla pubblica opinione come formate esclusivamente da evasori.

(4-05269)

MATTEJA. – *Al Ministro degli affari esteri e per gli italiani nel mondo.* – Premesso che in data 19 luglio 1995 è apparso in prima pagina, sul quotidiano «Il Sole - 24 Ore», un articolo a firma di Michele Calcaterra secondo il quale il Ministero degli affari esteri giapponese diffonde un'immagine dell'Italia ben diversa da quella reale, definendo Milano «una delle città internazionali più note nel mondo per il consumo di eroina», sostenendo che l'acqua può essere bevuta solo dopo una lunga bollitura e che «bombe, terrorismo e droga» rendono il nostro paese pericoloso per i turisti, l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga che tali affermazioni, se effettivamente espresse come indicato dall'articolo in questione, siano idonee a determinare un danno non trascurabile per l'immagine dell'Italia, con ripercussioni anche sul turismo.

(4-05270)

PIERONI. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Premesso:

che con numerose interrogazioni – tutte ancora prive di risposta, eccetto una – lo scrivente ha segnalato al Ministro in indirizzo lo stato di grave disfunzione, ai limiti del collasso, del servizio postale nella regione Marche;

che purtroppo dal territorio della stessa regione invece che segnali positivi, volti a rassicurare i cittadini su un possibile recupero della capacità di servizio, giungono ulteriori denunce sul progressivo degrado del rapporto con l'utenza;

che in particolare la data di lunedì 17 luglio può essere individuata come quella del «lunedì nero» per l'Ente poste nelle Marche; contestualmente sono infatti venuti alla luce i seguenti poco edificanti episodi:

a) a Fabriano e a Sassoferrato presso gli uffici periferici di Collamato, Castelletta, Sant'Elia, Nebbiano, San Donato, Monte Rosso e Perticano i cittadini hanno scoperto di non poter quasi più – in pratica – fruire degli sportelli postali, poichè una curiosa quanto assurda disposizione di servizio ha stabilito che essi siano attivi a turni alterni dalle ore 8,15 alle ore 10,40 e dalle ore 10,40 alle ore 14, con gli impiegati costretti a «saltabeccare» da un ufficio all'altro chiudendo qui e riaprendo là; tutto ciò oltre che penalizzante per gli utenti risulta umiliante e rischioso per il personale;

b) a Senigallia l'ufficio centrale si è trovato senza contanti e senza assegni e ha dovuto rimandare indietro diversi pensionati costretti ad affollate code nel caldo, poichè solo due casse erano in funzione su cinque che dovrebbero normalmente operare; gravi disagi resi più sgradevoli dalle indispettite reazioni del direttore nei confronti della stampa locale che chiedeva chiarimenti;

c) a Civitanova Marche il PDS locale rendeva noto di aver dovuto annullare il suo appuntamento congressuale fissato per domenica 16 luglio a causa del fatto che la relazione inviata agli iscritti con buste consegnate agli uffici postali della stessa città mercoledì 12 non era ancora pervenuta alla più parte dei destinatari;

che alla radice di tutti i segnalati disservizi si individua una precisa causa comune: la carenza di personale,

si chiede di sapere come il Ministro in indirizzo intenda intervenire nei confronti dell'Ente poste per la situazione di incivile confusione gestionale creatasi nelle Marche.

(4-05271)

ROMOLI. – *Al Ministro delle finanze.* – Premesso:

che presso le autorità portuali di Trieste è giunta notizia che la direzione della dogana ha proposto al Ministro delle finanze la riduzione alle sole merci che entrano via mare dell'applicazione del credito doganale per il territorio di Trieste;

che dette autorità sostengono che questa proposta, se venisse approvata, costituirebbe un grave danno per l'intera economia regionale, con particolare riferimento a quella triestina, e che eventuali distorsioni nell'applicazione dell'istituto del credito doganale debbono essere non solo respinte, ma anche severamente proibite;

che la proposta dell'applicazione ridotta alle sole importazioni marittime risulta dannosa in quanto l'elemento di forza del credito doganale è l'integralità territoriale applicativa, nel senso che esso va applicato al territorio di Trieste, compreso in uno spazio minimo, nella sua interezza; nell'area, nel 1994, risultavano operanti circa 1.200 aziende di cui oltre 150 case di spedizione ed impiegate oltre 15.000 persone, con un aggregato che copre oltre il 25 per cento dell'intero tessuto produttivo territoriale;

che la proposta è, inoltre, contraria alle normative vigenti per una serie di fatti e di considerazioni; già il trattato di pace del 1919 tra Italia e Austria riconosceva necessario sia il credito doganale che la franchigia doganale dei punti franchi del porto che trovano applicazione a Trieste rispettivamente da ben 139 e 278 anni;

che in sede comunitaria, inoltre, con regolamento n. 1854/89 sia il Consiglio sia la Commissione esecutiva della CEE recepirono la specialità della materia per il territorio di Trieste;

che il Parlamento italiano con legge n. 202 del 1991 ha confermato lo speciale termine dei 180 giorni per il pagamento differito dei dazi doganali di Trieste; il Ministro delle finanze, con propria circolare, rese chiaro ed esplicito che l'istituto si applicava a tutti gli uffici della dogana del territorio di Trieste,

l'interrogante chiede di sapere che cosa intenda fare il Governo in relazione alla ventilata proposta.

(4-05272)

ROMOLI. – *Ai Ministri delle finanze, dei trasporti e della navigazione e degli affari esteri e per gli italiani nel mondo.* – Premesso:

che la società Alpe Adria spa (società di logistica dei trasporti partecipata pariteticamente da autorità portuale di Trieste, regione Friuli-

Venezia Giulia e Ferrovie dello Stato) è riuscita ad acquisire al porto di Trieste, dal mercato nazionale, nel periodo gennaio-giugno 1995, un volume di traffico di circa 6.000 TEU, con ben 130 treni blocco;

che, per altro verso, l'Intercontainer di Basilea (società che gestisce in Europa il trasporto ferroviario dei contenitori, partecipata anche dalle Ferrovie dello Stato) ha inoltrato nella direttrice Sud-Nord, dal mercato nazionale verso i porti del Nord Europa, nell'anno 1994, ben 360.000 TEU, con riflesso diretto sull'economia nazionale, per mancate entrate, complessivamente stimato intorno ai 710 miliardi di lire (70 miliardi per prestazioni di terminal portuali, 600 miliardi per noli mare, 40 miliardi per servizi ausiliari);

che tale situazione di estrema difficoltà viene ogni giorno amplificata dalle distorsioni rilevate nelle condizioni tariffarie applicate per il trasporto dei contenitori sul mercato europeo, nelle direttrici di traffico con origine-destinazione Centro Europa, da e per i porti del Nord, sulle quali si va inoltre ad innestare una disparità dei tempi di resa dei treni blocco (2,5 giorni Sud-Nord, 4 giorni Nord-Sud);

che l'autorità portuale di Trieste, al fine di porre rimedio a tali fatti, ha rappresentato in data 13 giugno 1995 al Ministro degli affari esteri la problematica nel suo insieme, chiedendo di intervenire dal lato interno nei confronti delle Ferrovie dello Stato e, sul piano internazionale, in occasione delle riunioni dei gruppi di lavoro e delle commissioni miste italo-tedesca ed italo-austriaca;

che le tariffe applicate dalla società Intercontainer determinano una netta distorsione tariffaria che non consente al sistema dei trasporti regionali di utilizzare la via Adriatica in una funzione europea,

l'interrogante chiede di sapere cosa intenda fare il Governo nazionale per rettificare la situazione sopra richiamata, al fine di ottenere una indispensabile armonizzazione tariffaria sul territorio europeo che renda finalmente il porto di Trieste in grado di competere ad armi pari con i porti esteri concorrenti.

(4-05273)

DE LUCA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri dell'interno e del lavoro e della previdenza sociale e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali.* – Premesso:

che la legge 23 dicembre 1994, n. 724, sancisce all'articolo 22 che l'orario di servizio delle amministrazioni pubbliche si articola su cinque giorni alla settimana, anche nelle ore pomeridiane, contestualmente precisando che la definizione dell'orario di servizio, dell'orario di apertura al pubblico e dell'orario di lavoro del personale venga attuato secondo modalità maggiormente rispondenti alle esigenze dell'utenza;

che il Ministro per la funzione pubblica (con propria circolare n. 7 del 24 febbraio 1995) richiama la responsabilità dei dirigenti degli uffici per quanto riguarda l'osservanza di quanto stabilito, in materia di orari, dalle disposizioni di legge (decreto legislativo n. 29 del 1993, che sancisce modifiche ed integrazioni, e articolo 22 della legge n. 724 del 1994, citato) e dalla normativa contrattuale;

che l'applicazione «automatica» di regole generali in tema di orari nel complesso sistema delle autonomie locali – secondo la motivata denuncia di amministrazioni interessate (quale l'amministrazione comu-

nale di Collecchio, con ordine del giorno consiliare del 26 giugno 1995) – trascurerebbe, da un lato, specificità, tradizioni locali, nonchè dimensione e collocazione territoriale dei comuni (ed, in genere, degli enti), mentre sacrificherebbe, dall'altro, prerogative e ruolo dei comuni nell'organizzazione delle proprie comunità (ai sensi della legge n. 142 del 1990);

che ne risulterebbe, peraltro, il rischio di innescare pericolosi automatismi e contrasti tra amministratori, dirigenti ed altro personale, talora in contrasto con le esigenze reali dell'utenza;

che le stesse amministrazioni pubbliche interessate giustamente auspicano, altresì, un confronto serio tra rappresentante del Governo ed amministrazioni locali, con il coinvolgimento delle organizzazioni sindacali, allo scopo di scongiurare pericolosi ritorni a visioni centralistiche (in una fase di rilancio dell'idea di Stato delle autonomie) proprio con riferimento ad una materia (quale, appunto, quella degli orari presso le amministrazioni locali) che esige, per quanto si è detto, adeguata conoscenza e considerazione delle specificità locali,

l'interrogante chiede di sapere:

quale sia la posizione del Governo in ordine ai problemi prospettati in premessa;

quali iniziative (eventualmente anche legislative) il Governo intenda conseguentemente prendere per affrontare quei problemi e, segnatamente, per adeguare il regime degli orari (anche) alle specificità locali.

(4-05274)

CARCARINO, SALVATO, PUGLIESE, ALÒ. – *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del commercio con l'estero e del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso:

che l'Ente nazionale per l'energia elettrica sta sperimentando sul territorio della provincia di Napoli un progetto di telelettura, consistente nella disattivazione-attivazione, nell'aumento-riduzione di potenza e nella lettura dei misuratori;

che tali ed altre operazioni in sperimentazione hanno la caratteristica di non abbisognare dell'intervento di personale, essendo comandate da apparecchiature elettroniche poste all'interno dei misuratori, delle cabine di distribuzione ed attraverso speciali centri di controllo;

che queste innovazioni tecnologiche e la loro messa in opera comportano dei costi,

gli interroganti chiedono di sapere:

quali siano le valutazioni della dirigenza dell'Enel in termini di costi-benefici a proposito del progetto in fase di sperimentazione e, specificamente, quanto costi il progetto di sperimentazione, quanto costerebbe portare a regime la sperimentazione avviata sul territorio napoletano, quali costi in termini occupazionali potrebbero conseguire dalla diffusione sul territorio nazionale delle sperimentazioni avviate;

quali motivazioni abbiano indotto la dirigenza dell'Enel ad avviare proprio sul territorio napoletano, che già vive una gravissima crisi occupazionale, un progetto volto realisticamente a ridurre ulteriormente le forze attive del lavoro.

(4-05275)

PERUZZOTTI. - *Al Ministro della difesa.* - Premesso:

che in virtù dell'articolo 22, comma 6, della legge n. 191 del 1975 lo studente universitario Antonio Tartaglia, nato il 18 aprile 1975 a Benevento, è esonerato dal prestare servizio militare;

che Antonio Tartaglia il 31 dicembre 1993 non aveva ancora presentato la domanda di esonero - come avrebbe dovuto secondo la normativa vigente che prevede che la domanda di esonero del figlio minore, i cui fratelli maggiori abbiano prestato servizio di leva, vada presentata in un arco di tempo compreso tra il giorno successivo a quello in cui ha iniziato il servizio militare il secondogenito fino al quindicesimo giorno - volendo riservarsi per il futuro la facoltà di optare o per il corso di allievo ufficiale o per l'esonero dal servizio di leva;

che Antonio Tartaglia avrebbe comunque presentato entro i termini previsti la domanda di rinvio per motivi di studio, nonchè la domanda di esonero il giorno 8 settembre 1994, in ritardo quindi rispetto al 31 dicembre 1993, termine che si ritiene arbitrariamente fissato dal distretto militare di Caserta, che avrebbe interpretato in senso restrittivo e tale da pregiudicare i diritti già acquisiti da Antonio Tartaglia la normativa che fissa i termini di presentazione della domanda di esonero,

si chiede di sapere se sia prescrittibile il diritto all'esonero e, se prescrittibile, quali provvedimenti legislativi il Ministro in indirizzo intenda assumere per sancire l'imprescrittibilità del diritto all'esonero, esplicitamente affermato dall'articolo 22, comma 6, della legge n. 191 del 1975, assolutamente acquisito una volta per tutte e quindi, a rigor di logica, non prescrittibile.

(4-05276)

PERIN. - *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del commercio con l'estero.* - Per sapere:

quali siano i princìpi in base ai quali vengono nominati i commissari per le aziende che vengono ammesse alle procedure previste dalla cosiddetta «legge Prodi», cioè la n. 95 del 1979;

in base a quali valutazioni sia stato scelto il dottor Guidalberto Guidi quale commissario per la Fochi spa, azienda quotata alla borsa di Milano, dal momento che risulta allo scrivente che il dottor Guidi è un autorevole rappresentante della Confindustria, nonchè operatore economico sulla stessa piazza della Fochi e quindi presumibilmente poco neutrale nella gestione commissariale.

(4-05277)

PERIN. - *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del commercio con l'estero.* - Per sapere:

se corrisponda a verità il fatto che dal 1982 non sono più stati pubblicati i ruoli del personale dipendente dal Ministero dell'industria, ruoli che per legge devono essere pubblicati ogni anno, con annesse piante organiche, e, in caso affermativo, perchè non si sia proceduto a tale adempimento;

se sia vero che non esiste attualmente una pianta organica del personale del Ministero, il che comporterebbe gravi ritardi ed eventuali conseguenti problemi di contenzioso con il personale;

se non si ritenga che, in vista della definizione dei bisogni, delle competenze e del riordino del Ministero dell'industria, debba definirsi, in via preliminare, la pianta organica in questione, tenendo conto delle nuove immissioni di personale derivanti da enti e Ministeri disciolti e del necessario esodo del personale non appartenente al Ministero.

(4-05278)

MANCONI. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso:

che come ogni inizio d'estate i commissariati e i distaccamenti della polizia di Stato di Fermo e di San Benedetto del Tronto sono afflitti dagli stessi problemi; a fronte di un aumento della popolazione turistica che fa lievitare quella locale fino a triplicarla (in una fascia costiera che si sviluppa da Porto d'Ascoli fino a Lido di Fermo per un totale di 60 chilometri circa), il «servizio controllo del territorio» viene espletato negli stessi termini e con la stessa formula del periodo invernale: stesso numero di volanti, stesso numero di pattuglie della Polstrada, ridottissimo numero di agenti in borghese;

che, inoltre, come ogni inizio di stagione estiva, la questura di Ascoli Piceno riceve, da parte del Ministero dell'interno, la richiesta di aggregazione di personale per l'espletamento dei servizi d'istituto fuori provincia e fuori regione, in località che sono sedi di importanti processi di mafia,

l'interrogante chiede di sapere se non sia opportuno che il Ministro in indirizzo si impegni, fin d'ora, a verificare e organizzare, secondo criteri di razionalità, l'attività lavorativa della polizia di Stato marchigiana all'interno di un progetto di riordino di carattere nazionale.

(4-05279)

BARRA. - *Ai Ministri dell'interno, della difesa, di grazia e giustizia, delle finanze, del lavoro e della previdenza sociale e della sanità.* - Premesso:

che l'attività criminosa nell'area metropolitana a nord di Napoli ha raggiunto livelli così alti da mettere in pericolo i più elementari principi della civile convivenza, l'ordine democratico, l'incolumità e la sicurezza dei cittadini;

che la situazione appare particolarmente grave in un contesto socio-economico già estremamente debole e segnato dagli annosi mali della disoccupazione, della delinquenza minorile, della tossicodipendenza e da una grave depressione economica;

tenuto conto:

che recentemente sono stati perpetrati gravi atti intimidatori contro alcuni amministratori locali del comune di Caivano;

che la presenza delle forze dell'ordine appare determinante sia per far cessare i suddetti atti criminosi che per stabilire un clima di serenità e fiducia nelle istituzioni,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali provvedimenti si intenda adottare per riportare sotto controllo l'ordine pubblico gravemente minacciato e, in particolare, se non si intenda - in tempi brevi, data l'urgenza - intensificare i servizi di controllo del territorio potenziando l'organico del Comando dei

carabinieri di Caivano e istituendo un commissariato di pubblica sicurezza, come peraltro richiesto dagli amministratori locali;

se non si ritenga opportuno dar seguito alla delibera del consiglio comunale di Caivano con la quale è stato richiesto un urgente incontro ai Ministri in indirizzo, al fine di definire le modalità di realizzazione degli interventi richiesti e per predisporre tutti gli atti politico-amministrativi necessari ad avviare un programma di sviluppo socio-economico atto a far fronte al problema della disoccupazione giovanile e al recupero dei minori a rischio.

(4-05280)

PERIN. – *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del commercio con l'estero.* – Premesso che risulta all'interrogante che sono giacenti oltre 500 interrogazioni parlamentari presso gli uffici del Ministero, interrogazioni cui non si è data alcuna risposta, l'interrogante chiede di sapere:

se non ritenga questo comportamento non riguardoso nei confronti del Parlamento e degli interroganti, cui di fatto viene in tal modo impedito l'esercizio di indagine e di critica connesso alle loro funzioni di rappresentanti del popolo;

se ritenga corretto, nella sua qualità di Ministro di un Governo cosiddetto «tecnico», di continuare a non rispondere alle interrogazioni parlamentari.

(4-05281)

PEDRIZZI. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso:

che l'amministrazione comunale di Roccagorga (Latina) con varie deliberazioni di giunta si è impegnata, a partire dall'anno 1994, alla realizzazione di un museo etnografico, di interesse antropologico, affidando l'incarico per progetti e lavori all'associazione Progetto Lepini, nelle persone del professor Vincenzo Padiglione e dell'architetto Rita Gigli, membri del sodalizio;

che lo stato previsionale dell'impresa raggiungeva l'importo di 618 milioni di lire per parcelle e materiali, non documentato da dettagliata relazione tecnica;

che in particolare, con delibera n. 138 del 26 febbraio 1994, si è liquidata una somma di lire 48.375.000 per prestazioni riguardanti direzione scientifica, stesura del progetto e realizzazione grafica per incarichi professionali deliberati in data 19 febbraio 1993, senza la base di elementi importanti quali data, protocollo, tipologia di lavoro, tempi di esecuzione e penali per eventuali inadempienze;

che soltanto con le delibere di giunta del 21 ottobre 1994, nn. 779 e 780, si sono affidati i lavori per la realizzazione del museo etnografico, con stanziamento di un primo importo di lire 78.283.426;

che le delibere stesse in realtà dovevano costituire anche una ratifica degli incarichi professionali precedentemente stabiliti e liquidati ai professionisti con un anticipo di lire 12.250.000 per ricerca antropologica;

che il totale delle spese sostenute è stato sinora di lire 149.000.000 su un finanziamento ottenuto di lire 348.000.000 e che l'importo liquidato ed erogato è servito a coprire spese per collaboratori in-

terni ed esterni all'associazione Progetto Lepini ed a spese per forniture di materiali, molto limitate rispetto alle prime;

che tutte le delibere di giunta appaiono carenti di bando di concorso, di gara e contratto di appalto, di clausole che costituiscono i presupposti per l'affidamento dei lavori e le modalità di esecuzione, di date e di protocollo, di eventuali altre offerte, dei dettagli di ricerca e programmazione, delle giustificazioni relative alle parcelle liquidate;

che dall'intera documentazione emergono altri fatti privi di trasparenza, quali ad esempio l'acquisto di una stazione di montaggio di video-digitali per lire 32.900.000 con la ditta SIS di Pontedera, concluso a licitazione privata, senza consultazione di altre imprese, o le anticipazioni concesse a vario titolo o senza una documentazione comprovante i lavori eseguiti;

che all'associazione Progetto Lepini non solo sarebbero state concesse anticipazioni di somme non documentate, ma anche la possibilità di fare uso di una linea telefonica comunale senza aggravio di spesa e senza una preventiva verifica dei presupposti, per ottenere l'affidamento dei lavori, sia dal lato giuridico che formale;

che, infine, tra i progettisti del museo e componenti dell'associazione incaricata figurerebbe l'architetto Rita Gigli, consorte dell'assessore comunale Gianfranco Cammarone e cognata dell'assessore Mauro Ridani,

si chiede di sapere:

se non si ritenga utile predisporre opportuni accertamenti per verificare se siano stati superati i limiti di discrezionalità e se siano stati rispettati i presupposti di legittimità nell'operato dei componenti la giunta comunale di Roccagorga, tenuto conto del grado di stretta parentela tra alcuni di essi con i professionisti esterni;

qualora dovessero emergere eventuali abusi e le ventilate irregolarità, se non si ritenga di dover adottare i provvedimenti del caso.

(4-05282)

DE PAOLI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici e dell'ambiente.* – Premesso:

che la ditta Copy Set di Carlo Cattivelli, sita in via Lamarmora 238 a Brescia, svolge attività di tipo artigianale preparando e confezionando diapositive e vendendo articoli fotografici;

che questa attività determina, ormai da anni, continue vibrazioni, che hanno causato fessure in alcuni appartamenti sovrastanti il laboratorio;

che la produzione e l'utilizzo di acidi che si propagano nell'aria e vengono versati negli scarichi provocano grave inquinamento e arrecano danno alla salute dei condomini;

che questa attività produce inoltre continui rumori sia di giorno che di notte, disturbando il riposo degli inquilini;

che nessun effetto hanno avuto i vari sopralluoghi compiuti dalla USL competente, in quanto il prescritto preventivo avviso del sopralluogo, previsto ai sensi della legge n. 241 del 1990, consentiva alla ditta di organizzarsi in modo tale che la situazione apparisse «regolare»,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno, dopo aver verificato l'esattezza della denuncia, intervenire per far

cessare al più presto il continuo, grave inquinamento di tutto l'ambiente circostante il suddetto laboratorio.

(4-05283)

BAIOLETTI. - *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* - Considerato:

che i dati relativi alla disoccupazione, in specie giovanile, sono nella regione Umbria preoccupanti, raggiungendo punte drammatiche in alcuni settori ed in alcune aree;

che la legge 29 dicembre 1990, n. 407, prevede che per le imprese operanti nelle circoscrizioni che presentino un livello di disoccupazione superiore alla media nazionale la quota dei contributi previdenziali ed assistenziali per i lavoratori assunti con il contratto di formazione corrisponda a quella prevista per gli apprendisti dalla legge 19 gennaio 1995, n. 25;

che la media nazionale è stata individuata dalla commissione regionale dell'impiego dell'Umbria nella misura del 12,26 per cento (rapporto tra iscritti alle liste di collocamento e popolazione attiva), mentre nella circoscrizione di Terni e di Amelia la media, per lo stesso anno, è stata rispettivamente del 14,85 per cento e del 14,79 per cento;

che la concreta concessione dei benefici recati dalla legge 29 dicembre 1990, n. 407, relativamente agli sgravi fiscali contributivi alle aziende per i contratti di formazione è subordinata alla emanazione di un decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, già sollecitato dalla commissione regionale per l'impiego con nota n. 4525 del 27 marzo 1995;

atteso che il ritardo nella emissione del suddetto decreto determina uno stato di incertezza tale da dissuadere molte imprese dal procedere ad assunzioni di giovani con il contratto di formazione,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda procedere con urgenza alla emanazione del decreto in oggetto.

(4-05284)

LISI. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Premesso:

che l'avvocato Salvatore Lombardo è deputato alla Assemblea regionale siciliana;

che il medesimo è imputato avanti al tribunale di Palermo nel procedimento n. 5708/94 NC e n. 6160/94 Reg. gen. del giudice per le indagini preliminari a seguito di decreto di rinvio a giudizio del giudice per le indagini preliminari, dottor Sergio La Commare, in esito alla udienza del 10 aprile 1995;

che l'onorevole Salvatore Lombardo ha sofferto ingiustamente la durata massima della carcerazione preventiva poichè la Corte di cassazione, prima, ed il tribunale di Palermo in sede di riesame, poi, hanno annullato i mandati di cattura per associazione a delinquere e per corruzione emessi nei confronti dell'onorevole Salvatore Lombardo dal medesimo giudice per le indagini preliminari La Commare, a causa dell'accertata inesistenza dei requisiti richiesti dalla legge;

che, secondo quanto riportato dalla stampa («L'Italia settimanale» del 21 luglio 1995, pagina 48), il giudice per le indagini preliminari La Commare inviava all'allora sostituto procuratore della Repubblica dottor

Giovanni Ilarda la seguente lettera: «Caro Giovanni, ti rimetto le argomentazioni svolte dal difensore di Lombardo avverso la richiesta di proroga del termine delle indagini non per un parere che proceduralmente non è previsto, ma perchè argomentare in senso contrario presuppone l'attento esame del fascicolo che è ponderoso.

Mi pare poi opportuno che voi ne abbiate conoscenza al fine di paralizzare future eccezioni di nullità. Ti sarei grato pertanto se tu volessi scrivervi informalmente due righe in modo di evitarvi una noiosa camera di consiglio. Grazie anticipatamente. Sergio La Commare»;

che l'onorevole Salvatore Lombardo in data 21 aprile 1995 ha denunciato il dottor Sergio La Commare alla procura della Repubblica di Caltanissetta per il reato di abuso di ufficio (articolo 323 del codice penale),

si chiede di conoscere, con l'urgenza che il caso richiede, se il Ministro di grazia e giustizia, avendone la titolarità, non intenda promuovere per tale fatto così grave l'azione disciplinare nei confronti del dottor Sergio La Commare, contribuendo con ciò a salvaguardare il prestigio dell'intero ordine giudiziario e in particolare il prestigio di tantissimi magistrati che assolvendo con il dovuto scrupolo ai loro compiti non si «annoiano» nello svolgimento del loro lavoro.

Va osservato ancora che se alla data del 20 dicembre 1993 (data della sua sconcertante lettera al «caro Giovanni») il dottor Sergio La Commare non conosceva, nè sembra volesse conoscere per evitarsene la noia, gli atti del procedimento, ciò potrebbe significare che egli ebbe ad emettere i mandati di cattura contro il Lombardo, richiesti dal pubblico ministero, senza conoscere, quantomeno approfonditamente, gli atti e le motivazioni del pubblico ministero, così come il La Commare esplicita nella sua lettera al «caro Giovanni», dando purtroppo prova di comportamenti assolutamente inidonei e, quel che più conta, di quale considerazione alcuni magistrati possano avere del diritto di libertà dei cittadini.

Da quanto sopra risulta evidente come l'intervento del Ministro, richiesto con la presente interrogazione, debba essere immediato e consono alla gravità dei fatti denunciati.

(4-05285)

SERENA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che l'8 giugno 1995 il sindacato autonomo della polizia penitenziaria (SINAPPE) ha proclamato lo stato di agitazione dei direttori penitenziari avverso la decisione dipartimentale di ridurre di più del 50 per cento la disponibilità finanziaria per l'espletamento delle prestazioni di carattere straordinario da parte dei direttori che operano negli istituti;

che il risparmio sarebbe utilizzato per le attività lavorative straordinarie dei dirigenti amministrativi che non prestano servizio nei penitenziari;

che i direttori delle carceri, pur soffocati giornalmente da innumerevoli responsabilità, in più casi addirittura oggettive (istituto anacronistico alle soglie del 2000 in una società democratica e che non trova conforto nella giurisprudenza ormai consolidatasi), gestiscono detenuti in cronico sovraffollamento con personale in sottorganico, percependo

stipendi inadeguati e certamente non conformi al carico di lavoro ed ai rischi professionali e che sono addirittura inferiori a quelli di alcune figure professionali alle loro dipendenze;

che i compensi straordinari al personale direttivo ed agli altri collaboratori civili vengono retribuiti con cadenza annuale in un'unica soluzione o nella migliore delle ipotesi semestralmente;

che, pur dovendo essere reperibili costantemente e giornalmente, non sono dotati di apparecchiature adeguate allo scopo;

che vi sono, in particolare, alcuni direttori penitenziari in tutta Italia per i quali ancora non è stata data piena applicazione all'articolo 40 della legge n. 395 del 1990, che prevede per loro trattamento giuridico ed economico uguale a quello dei funzionari di polizia e per i quali, quindi, forti, inique ed illegittime penalizzazioni si stanno verificando, impedendo, in questo modo, a tali soggetti il diritto alla carriera, al ricevimento di relativo adeguato compenso economico, alla partecipazione a concorsi presso altre realtà lavorative con il riconoscimento del giusto profilo professionale, sancito dalla legge; a qualcuno di loro sembra sia stato negato pure il diritto a difendersi non concedendogli in dotazione l'armamento previsto per le forze di polizia;

che gli stessi direttori vengono trasferiti ed impegnati in eventuali corsi di aggiornamento e/o docenze senza che vi siano graduatorie o elenchi e, comunque, atti pubblici da cui si possa evincere quali siano i criteri razionali adottati dai competenti organi ministeriali, in assenza dei quali si potrebbe essere portati a dubitare del rispetto dei princìpi di obiettività e di imparzialità che per tali provvedimenti è dovere seguire, in quanto in definitiva anche queste determinazioni ed opportunità contribuiscono ad arricchire il *curriculum* professionale di un dipendente;

che nella maggior parte degli istituti del Nord-Centro Nord vi è una carenza di operatori appartenenti principalmente a figure professionali già civili (vicedirettori, educatori, ragionieri, coadiutori, dattilografi, bibliotecari, archivisti) e che da alcune strutture già in sottorganico si attinge per sopperire a carenze più profonde di altre carceri con provvedimenti di missione che durano anni a dispetto del requisito della eccezionalità che tale istituto dovrebbe possedere;

che trasferire un ristretto da una sede ad un'altra nel rispetto dei princìpi di ordine e sicurezza che in uno stabilimento penitenziario sono primari è divenuto impresa che ha del miracoloso e che esistono strutture che, pur sottoposte a lavori pregnanti di ristrutturazione, non solo non vengono sfollate ma, nientemeno, sono costrette a contenere circa l'80 per cento dei detenuti in più di quelli previsti;

che alcuni, se non la maggior parte, dei direttori, pur avendo alle proprie dipendenze più di 100 collaboratori di polizia penitenziaria di vario grado e qualifica, più operatori già civili, un rilevante numero di personale non di ruolo (medici, psicologi, cappellani ed altro), gestendo annualmente miliardi ed essendo funzionari delegati fino a 200 milioni di lire, mantenendo contatti chiaramente con tutti gli altri organi ed autorità esistenti nella realtà locale con la doverosa autorevolezza, professionalità e con competenze manageriali non comuni, essendo responsabili della sicurezza, dell'ordine, della disciplina, della corretta gestione del fabbricato e di ogni mobile ed immobile di pertinenza dell'amministrazione e di tutti i lavori ordinari e straordinari che in un istituto ven-

gono quotidianamente effettuati, essendo responsabili del trattamento e del regolare contenimento di una popolazione detenuta che quasi mai è inferiore alle 150 unità, sono ancora fermi all'ottavo livello della carriera ex direttiva, quando funzionari con uguali incarichi e responsabilità di una qualsivoglia altra amministrazione statale o locale rivestono almeno la qualifica di primo dirigente,

l'interrogante chiede di sapere:

quali ragioni abbiano portato ad adottare provvedimenti, almeno apparentemente così ingiusti nei confronti dei direttori degli istituti penitenziari, che lavorano in «trincea», ad unico vantaggio dei funzionari burocratici, nel senso negativo del termine, che in tutta tranquillità gestiscono principalmente realtà cartacee;

quali organizzazioni sindacali siano state contattate per l'adozione di tali provvedimenti ed a quale titolo;

quali ragioni giustifichino un sottorganico di personale sia civile che di polizia penitenziaria a fronte di un sovraffollamento di detenuti costante;

quali ragioni giustifichino una retribuzione così misera e mortificante nei confronti di una categoria che dovrebbe essere, invero, messa in condizione di rappresentare lo Stato in modo decoroso a fronte di un così pregnante carico di responsabilità;

per quali motivi il corrispettivo del compenso straordinario alle categorie dei direttori venga retribuito non mensilmente come per tutte le altre forze di polizia;

per quali motivi non si ritenga opportuno dotare di apparecchi telefonici cellulari che consentano una immediata reperibilità i direttori, in ragione delle enormi responsabilità che vengono loro imputate, quando risulta che attualmente, giustamente, anche ad un sottufficiale di qualsiasi forza di polizia viene concessa tale possibilità;

perchè ad oggi, a distanza di circa cinque anni dall'entrata in vigore della legge n. 395 del 1990, ad alcuni direttori non sia stata effettivamente applicata la normativa non effettuando il relativo inquadramento giuridico ed economico; ciò potrebbe configurare addirittura una mancanza di rilevanza penale, oltre che certamente atti manifestamente ingiusti ed illegittimi;

per quali ragioni si neghi, e se sia giusto, ad un appartenente ad una forza di polizia – ufficiale di polizia giudiziaria – il diritto ad un armamento adeguato;

se sia giusto che non sia stata data applicazione, e per quali ragioni, a quanto disposto dalla legge n. 241 del 1990 in relazione ai criteri di trasparenza e chiarezza per ciò che concerne le nomine dei funzionari penitenziari a docenze, seminari ed incarichi vari promossi dallo stesso dipartimento dell'amministrazione penitenziaria che contribuiscono ad arricchire il bagaglio culturale ed i titoli ai fini carrieristici, preferendo e nominando sempre gli stessi funzionari a tutto svantaggio degli altri, e per quanto riguarda i trasferimenti di ufficio penalizzando, invero, sempre alcuni;

perchè negli istituti del Nord non si cerchi di sopperire alle croniche carenze di organico attingendo in strutture ed uffici del Sud e/o del dipartimento o da provveditorati o scuole del Meridione ove sembra che il personale sia in esubero; in ogni caso perchè

non vengano banditi i concorsi necessari per cercare di tamponare almeno detta disfunzione;

perchè, inoltre, si consentano servizi di missione con carattere di continuità che non fanno altro che danneggiare la sede di provenienza e minare nel fisico il dipendente, senza effettivamente provvedere su scala nazionale ad un riordino degli organici;

perchè, e se ciò sia giusto, vi siano istituti che, pur effettuando lavori di ristrutturazione che alterano la sicurezza e l'ordine delle strutture, sono obbligati a detenere una utenza penitenziaria che raggiunge in qualche realtà addirittura il doppio di quella prevista;

perchè e per quali ragioni i direttori di penitenziari con tali compiti, responsabilità e carichi di lavoro siano ancora inquadrati all'ottava qualifica funzionale e se sia giusto che debbano rapportarsi con le altre realtà lavorative pubbliche che pur avendo meno incombenze e meno dipendenti rivestono una qualifica superiore, con tutti i disagi e le facilmente intuibili ripercussioni sul proprio stato psico-fisico lavorativo;

se non si reputi di rivalutare finalmente la professionalità di tale categoria e di tutti i dipendenti dell'amministrazione penitenziaria che pure svolgono nella società un compito di così elevata importanza e delicatezza.

(4-05286)

MANCONI. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che la scorsa settimana un detenuto del penitenziario Buoncammino di Cagliari, Andrea Garofano, si è tolto la vita, impiccandosi con un lenzuolo annodato alle sbarre del centro clinico del carcere;

che sabato 15 luglio 1995 altri due detenuti, nello stesso istituto, hanno tentato il medesimo gesto e soltanto un intervento *in extremis* degli agenti di polizia penitenziaria ha potuto evitare il verificarsi di altre due tragedie;

che tutto ciò si è verificato anche perchè, in questo periodo, nelle carceri – e quella cagliaritana in particolare – le condizioni di vivibilità subiscono un drammatico peggioramento, dovuto – oltre che al sovraffollamento – al caldo estivo: non di rado, nelle celle, le temperature superano i 30 gradi,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda fare quanto in suo potere per garantire effettivamente che nel carcere di Cagliari vi siano condizioni tali da tutelare la salute fisica e psicologica dei detenuti.

(4-05287)

DANIELI. – *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e della difesa.* – Premesso:

che presso l'aeroporto «Valerio Catullo» di Verona-Villafranca sono stati compiuti degli interventi sul sistema di rilevamento della visibilità in pista (RVR);

che dopo un lunghissimo *iter* burocratico-operativo è stato omologato nell'estate del 1993 il sistema ILS per operare in categoria 2, che sarebbe dovuto entrare già in funzione nei mesi invernali dello stesso anno, ma invece non è ancora stato attivato, a causa

del ritardo nella sperimentazione del medesimo da parte dei tecnici dell'Aeronautica militare;

che la mancata attivazione costringe le compagnie, nei giorni di scarsa visibilità, a dirottare i voli su altri scali, con grave disagio per gli utenti ed evidente danno economico e di immagine per la società di gestione che finisce per essere considerata inefficiente;

che alcune compagnie di navigazione aerea di grande prestigio come la British Airways sono infatti già intervenute ufficialmente, manifestando seria preoccupazione per l'inspiegabile dilungarsi delle operazioni di attivazione del sistema di avvicinamento ILS e quindi implicitamente mettendo in dubbio le capacità operative della società di gestione,

l'interrogante chiede di sapere se siano state accertate le responsabilità di tale ritardo che ha provocato danni ormai irreparabili sia economici che di immagine, per la prossima stagione invernale, data l'impossibilità di garantire la regolarità sia dei voli di linea, che sono considerati di servizio pubblico, sia dei voli *charter*, e ponendo la società di gestione dell'aeroporto «Catullo» in oggettiva difficoltà anche sul piano dei rapporti internazionali con le diverse compagnie aeree.

(4-05288)

MULAS. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Premesso:

che nel corrente anno in Sardegna si è verificato un forte incremento del traffico ferroviario, soprattutto per quanto riguarda il traghettamento delle merci;

che, malgrado i continui solleciti delle direzioni gestioni merci, nelle stazioni ferroviarie di Monti e di Olbia persiste la carenza di carri vuoti di tipo R, adibiti al trasporto merci, in particolare di materiale minerario;

che dette stazioni ferroviarie, al fine di risolvere l'ormai annosa carenza di approvvigionamento dei summenzionati carri, hanno inoltrato regolare istanza per una fornitura mensile di 400 carri, ricevendone soltanto 160;

che tale deficienza pregiudica il servizio offerto dalla nave-traghetto messa a disposizione per la corrente stagione estiva dalle Ferrovie dello Stato, quale supporto al collegamento Civitavecchia-Olbia, non potendo offrire la stessa un valido ausilio al trasporto delle merci;

che a causa di tale inadempienza il traffico delle merci si riversa sul gommato, aumentando di fatto i già gravi problemi di sicurezza che minacciano le strade italiane;

che pertanto, considerati gli impegni delle numerose ditte che operano nel settore minerario e le numerose categorie coinvolte - cavatori, trasportatori, commercianti -, si rende noto che in attesa di imbarco giacciono nei piazzali 400 blocchi di granito per un valore monetario di circa due miliardi di lire;

che, considerati i tempi di spedizione, il materiale prodotto dalle cave di Buddusò, Orosei, Bassa Cutena continua ad accumularsi per migliaia di metri cubi, con grave rallentamento del ciclo produttivo, a cui si aggiunge di conseguenza il serio pericolo di una possibile diminuzione dei posti di lavoro,

si chiede di conoscere:

quali siano le ragioni che ostano alla regolare e necessaria fornitura di carri vuoti di tipo R nelle stazioni ferroviarie summenzionate;

se il Ministro in indirizzo intenda adottare al più presto gli opportuni provvedimenti per porre fine a questa pericolosa fase di stallo che sta minacciando l'economia della Sardegna.

(4-05289)

SPERONI. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Il volo AZ 1601, pur essendo giunto il 16 luglio 1995 alla Malpensa, proveniente dal Kennedy, in orario, ripartiva per Fiumicino con circa un'ora di ritardo, a causa delle anomale lungaggini per il carico della merce, normalmente prevista su aeromobili combi.

L'interrogante chiede di sapere se il ritardo sia imputabile al gestore aeroportuale SEA, cui erano affidate le operazioni di carico della merce, ovvero alla compagnia Alitalia o a chi altro.

(4-05290)

SPERONI. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Alle sale d'imbarco dei voli nazionali dell'aeroporto della Malpensa gli agenti di pubblica sicurezza invitano, l'interrogante ritiene giustamente, i passeggeri a non fumare; tuttavia l'assenza di appositi cartelli innesca a volte reazioni non infondate.

Si chiede di conoscere il motivo per cui il divieto, se esistente, non sia stato correttamente indicato.

(4-05291)

RONCHI, CARELLA. - *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'ambiente e per i beni culturali e ambientali.* - Premesso:

che il centro storico di Altamura (Bari) rappresenta un bene di particolare interesse storico e architettonico;

che lo stesso centro storico costituisce un *unicum*, dove convivono importanti complessi monumentali, edifici storici (civili e religiosi), alcuni dei quali costituiscono esempi unici e irripetibili come la cattedrale (unico esempio di architettura religiosa federiciana), unitamente a forme di residenza popolare fortemente tipizzata (claustri e corti);

che dominante e significativo è l'uso della pietra nelle sue molteplici applicazioni (ad esempio il bugnato degli edifici e la pavimentazione in basole);

che in data 8 febbraio 1993 l'ufficio tecnico comunale trasmetteva al sindaco di Altamura un proprio progetto di pavimentazione di corso Federico di Svevia e piazze attigue per l'importo di lire 1.600.000.000, redatto su incarico affidatogli dalla giunta comunale con delibera n. 1832 dell'11 dicembre 1992;

che il consiglio comunale con delibera n. 26 del 9 ottobre 1993 approvava il relativo piano finanziario per l'investimento dell'importo di lire 1.600.000.000;

che la giunta comunale con delibera n. 272 del 7 ottobre 1993 dimenticando l'esistenza del progetto redatto dall'ufficio tecnico centrale

decideva di affidare un nuovo incarico di progettazione e direzione dei lavori succitati;

che nel mese di ottobre 1994 venne espletata la gara di appalto per l'aggiudicazione dei lavori assegnati all'impresa Traetta di Altamura per l'importo di lire 761.000.000, più IVA, con ribasso nei fatti, rispetto all'importo a base d'asta, di lire 1.428.743.323, pari al 46,72 per cento;

che i lavori hanno avuto inizio in data 10 aprile 1995 senza il necessario parere della soprintendenza per i beni ambientali, architettonici, artistici e storici di Puglia, previsto dall'articolo 9 delle norme tecniche di attuazione del piano regolatore generale di Altamura e dall'articolo 9 delle norme transitorie di attuazione del piano regolatore generale adeguato alla legge regionale n. 56 del 1980 adottato con delibera commissariale n. 1 del gennaio 1993, e che con nota del 9 aprile 1994 si comunicava al sindaco di Altamura che «la proposta progettuale risulta slegata dal contesto in cui si colloca»;

che in data 3 giugno 1995 la quasi totalità degli architetti di Altamura esprimeva «perplessità in relazione...» chiedendo il tempestivo intervento della soprintendenza di Puglia;

che il 7 giugno 1995 l'architetto Benedettelli della soprintendenza prendeva atto dell'inizio dei lavori avviati senza nessuna autorizzazione scritta da parte dell'ufficio competente e ribadiva che «essi costituiscono per disegno, modalità di esecuzione e materiale impiegato motivo di incompatibilità con i valori ambientali e architettonici del centro storico di Altamura»;

che in data 8 giugno 1995 la soprintendenza sospendeva i lavori;

che allo stato vi è una sentenza del TAR della Puglia che respinge la richiesta di sospensiva dell'ordinanza della soprintendenza e un esposto alla procura della Repubblica di Bari da parte di alcuni cittadini di Altamura che chiedono di accertare se siano stati commessi eventuali illeciti penali e/o amministrativi;

che tutte le associazioni culturali della città chiedono che l'intervento di riqualificazione sia compatibile con i riferimenti storici e architettonici del centro storico in questione;

che le iniziative promosse dalle stesse associazioni, in merito alle vicende legate ai lavori di pavimentazione, hanno coinvolto l'opinione pubblica cittadina,

si chiede di sapere:

se si ritenga utile intervenire sullo stato dei lavori di riqualificazione dell'asse viario principale della città di Altamura onde evitare l'incompatibilità con i valori ambientali e architettonici del centro storico;

se il centro storico di Altamura sia vincolato ai sensi delle leggi nn. 1089 e 1497 del 1939 o se si ritenga che siano state avviate le procedure in merito.

(4-05292)

DANIELI. - *Al Ministro della difesa.* - Premesso:

che dalla primavera del 1993, su richiesta dell'ONU, presso alcuni aeroporti militari europei sono rischierati personale e velivoli dell'Alleanza atlantica per l'operazione denominata Deny Fly, intesa

ad impedire i voli sui cieli della Bosnia-Erzegovina da parte delle forze iugoslave in conflitto;

che anche alcuni aeroporti militari italiani, a seguito di autorizzazione del nostro Stato, sono stati interessati a questa operazione per fornire il supporto tecnico-logistico e tra questi quello di Villafranca di Verona è stato scelto quale sede per il rischieramento di un contingente della Reale aeronautica olandese con velivoli F16;

che dall'inizio della operazione Deny Fly gli olandesi, alternando il loro personale mediamente ogni sei mesi, per una rotazione dello stesso, hanno effettuato circa 18.000 ore di volo, come testimonia un cartello visibile dall'esterno della recinzione aeroportuale, posizionato nei pressi del loro insediamento;

che 18.000 ore di volo equivalgono a circa 7.000 missioni-sortite effettuate con altrettanti decolli ed atterraggi per velivolo;

che detta operazione ha solo in minima parte raggiunto gli scopi prefissati e che il protrarsi della stessa non ha minimamente inciso nella diminuzione del conflitto in atto,

l'interrogante chiede di sapere:

che proporzione esista fra le missioni addestrative e quelle operative effettuate dalla Reale aeronautica olandese dall'inizio dell'operazione Deny Fly;

se sia giusto per i cittadini di Villafranca subire, per così lungo tempo, un notevole aumento della rumorosità notturna e diurna per una causa che non riesce a trovare soluzione;

quanto venga a costare questa operazione alla comunità internazionale che, inoltre, assiste impotente a massacri inumani senza intravedere possibilità di pace tra i contendenti.

(4-05293)

TURINI, BEVILACQUA. – *Al Ministro della pubblica istruzione.* – Premesso:

che gli insegnanti con incarico annuale del provveditore agli studi o del preside (precari con concorsi a cattedre, specializzazioni, inseriti nel doppio canale) sono già enormemente penalizzati per il fatto di non essere ancora inseriti nei ruoli;

che da mesi gli stessi lamentano la mancata corresponsione di un regolare stipendio,

gli interroganti chiedono di sapere se e quali provvedimenti si intenda adottare per evitare l'ulteriore protrarsi di tale incresciosa situazione.

(4-05294)

PACE. – *Al Ministro della sanità.* – Premesso:

che il «G.B. Grassi» di Ostia è un ospedale generale, mentre il centro paraplegici è un ospedale specializzato per la cura delle neuromielolesioni e, a tal proposito, desta perplessità la delibera della USL RM D n. 533 del 9 giugno 1995 mediante la quale di fatto il centro paraplegici di Ostia, se integrato ad altra struttura ospedaliera, verrebbe seriamente compromesso nelle sue funzioni specifiche;

che la legge regionale 20 settembre 1993, n. 55, recante norme per la riorganizzazione della rete ospedaliera ai sensi della legge 30 di-

cembre 1991, n. 412, dispone, all'articolo 7, comma 2, il mantenimento in attività dei presidi ospedalieri di particolare specializzazione con bacino di utenza multizonale e con una dotazione di posti-letto inferiore a 120;

che la stessa non contiene norme dettagliate relative agli ospedali specializzati con numero di posti-letto inferiore a 120,

si chiede di sapere:

se e quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda adottare per colmare la lacuna evidenziata;

se sia stato compilato da parte del Ministero della sanità l'elenco degli ospedali specializzati con numero di posti-letto inferiore a 120;

se in esso sia stato inserito il centro paraplegici di Ostia.

(4-05295)

PONTONE, FLORINO. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del commercio con l'estero.* - Premesso:

che il commercialista di Bologna dottor Piero Gnudi, «amico ciclista» del professor Romano Prodi, presidente del collegio sindacale di Nomisma e vice presidente dell'istituto di credito Carimonte spa di Bologna, è stato recentemente nominato dal Ministro dell'industria commissario del gruppo Fochi di Bologna;

che il citato gruppo Fochi a causa del suo stato di insolvenza è stato di recente posto in amministrazione straordinaria;

che, in particolare, l'istituto di credito Carimonte spa vantava ingenti crediti nei confronti della Fochi e che sembra abbia recuperato proprio gran parte di questi crediti in epoca suscettibile di revocatoria,

si chiede di sapere se il Governo non ritenga necessario intervenire con la massima urgenza in merito a tale situazione, di palese incompatibilità e di doppio incarico del dottor Gnudi presso la Carimonte e presso il gruppo Fochi, verificando - se del caso - quali atti siano stati compiuti ultimamente, al fine di riportare alla regolarità sia la gestione della società in amministrazione straordinaria che quella dell'istituto di credito.

(4-05296)

SPERONI. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Recentemente presunti appartenenti alla criminalità organizzata meridionale sono stati scarcerati per decorrenza di termini o per controverso o financo errato computo degli stessi.

Inoltre, presso la corte d'assise di Reggio Calabria importanti processi dovranno ripartire da zero non essendo stato previsto il supplente del presidente Foti, finito in galera.

Alla luce di tali disfunzioni, si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di dirottare dalla Lombardia al Sud d'Italia gli ispettori ministeriali.

(4-05297)

SICA. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Premesso:

che i viaggiatori che utilizzano la stazione ferroviaria di Ferrandina (Matera) da tempo denunciano - presso l'amministrazione comu-

nale di Matera e la società Ferrovie dello Stato spa – una situazione di diffuso disservizio che condiziona pesantemente gli spostamenti delle migliaia di cittadini utenti del servizio ferroviario locale e, in ultima analisi, l'assetto produttivo del territorio;

che lo scalo di Ferrandina, per il suo rilievo nella rete ferroviaria nazionale, raccoglie un ampio bacino di utenza; ad esso fanno riferimento la città di Matera, il suo entroterra e numerosi paesi del basso potentino;

che fino al 1984 (anno in cui la linea fu chiusa per effettuare lavori di elettrificazione), il collegamento con la città di Roma era garantito anche nelle ore pomeridiane e notturne; attualmente, esso è limitato alle ore mattutine, con evidente limitazione della mobilità dei cittadini;

che l'organico del personale di stazione è gravemente insufficiente: un amico dipendente si trova a dover svolgere contestualmente le mansioni di capostazione e di operatore degli sportelli di informazione e di biglietteria;

che sulla linea Taranto-Potenza-Napoli, di norma, anche i treni di categoria *intercity* sono assemblati utilizzando carrozze ferroviarie fatiscenti, prive di ogni tipo di *comfort* e perfino di servizi essenziali – quale l'acqua nelle *toilette* – al punto da risultare gravemente carenti anche sotto il profilo igienico,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga di dover intervenire per migliorare e potenziare globalmente il servizio ferroviario lucano, dando soddisfazione alle richieste, legittimamente avanzate dalla popolazione lucana:

di poter fruire di carrozze ferroviarie confortevoli, di recente costruzione e igienicamente sicure;

di istituire treni di collegamento diretto dallo scalo di Taranto con le città di Milano e Torino, al fine di evitare gli spostamenti (particolarmente disagevoli nelle ore serali) verso la stazione di Bari;

di predisporre un più efficace servizio di coincidenze da Potenza per Melfi e Foggia;

di istituire un collegamento quotidiano tramite treno «Pendolino» sulla linea Taranto-Roma (via Potenza e Napoli);

di ripristinare il collegamento diretto Brindisi-Lecce (via Taranto);

di convertire – sulla tratta Taranto-Napoli – il trasporto dei passeggeri mediante autobus, ancora in parte utilizzato, con il trasporto su rotaia, che potrebbe più razionalmente garantire il collegamento con le zone industriali di Tito-Bisignano e con alcuni centri del potentino come Picerno, Bella, Muro, Balvano, Vietri di Potenza e Pescopagano;

se non ritenga, in particolare, che debba essere riqualificato lo scalo di Ferrandina, principale snodo ferroviario del territorio materano:

ripristinando – con il nuovo orario estivo – il collegamento con Roma anche nelle ore pomeridiane e notturne, in modo da consentire ai viaggiatori di raggiungere la capitale nelle ore serali e di primo mattino;

potenziando l'organico del personale di stazione, nonchè i servizi di manutenzione e pulizia delle strutture, attualmente gravemente insufficienti;

se non ritenga che si debba garantire alla popolazione lucana un servizio ferroviario efficiente e razionale, allo scopo anche di disincentivare l'utilizzo dei mezzi su gomma e, in particolare, se non ritenga che un territorio quale quello del materano, che ha riposto le sue aspettative di sviluppo su un rilancio industriale e sul turismo, abbia bisogno di una rete ferroviaria realmente funzionale alla sua vocazione produttiva. (4-05298)

MANCINO, BACCARINI, LADU. – *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del commercio con l'estero.* – Premesso:

che nel maggio 1995 l'International trade administration (ITA) del Department of commerce statunitense ha deliberato l'applicazione di dazi doganali addirittura nella misura del 100 per cento sull'importazione di paste alimentari prodotte nel nostro paese;

che tale deliberato è stato assunto in conseguenza di fantomatiche accuse di *dumping* rivolte da grossi gruppi alimentari americani nei confronti degli importatori di paste italiane;

che in realtà essi hanno strumentalizzato ai propri fini l'operato di un singolo italiano (L. Vitelli) che importa solo dalla Turchia (e non di certo dall'Italia) pasta non di grano duro rivendendola negli USA a prezzo di gran lunga inferiore a quello della pasta di qualità importata dall'Italia (ad esempio da Rienzi, Fara San Martino, De Cecco ed altri, che non hanno mai venduto sotto prezzo); sarebbe quindi legittimo, oltre che equo, applicare il superdazio doganale agli importatori italiani di pasta turca e non *tout court* agli importatori italiani;

che, pur se le autorità americane hanno dato inizio agli accertamenti sulla veridicità di quanto affermato da tali gruppi e pertanto sulla corrispondenza a realtà dei fenomeni di *dumping,* le stesse non hanno esitato ad applicare preliminarmente il dazio, che produce un danno grave ed irreversibile alle nostre esportazioni; esso infatti punisce coloro che il *dumping* non lo fanno e non lo hanno mai fatto, incidendo di riflesso pesantemente sull'intera economia italiana ed in particolare su quella del Mezzogiorno, ancor prima della conclusione della procedura accertativa;

che prescindendo comunque dalla circostanza che sarebbe molto più giusto ed equo prima accertare in modo univoco la trasgressione, onde poter applicare una sanzione calibrata, la procedura di accertamento appena iniziata negli USA sembra agli interroganti quantomeno discutibile: essa infatti prevede la formazione di un campione di aziende di riferimento limitato a quelle le cui importazioni negli Stati Uniti risultino più significative sia in valore che in quantità (le prime otto importatrici per un volume di importazioni superiore al 45 per cento): in tal modo non si fa che aumentare il *gap* tra le grandi e le medie aziende sia in termini di potere contrattuale negli USA che di crescita industriale ed occupazionale in Italia;

che l'effetto ultimo di tale azione è quello di mettere in ginocchio definitivamente quella moltitudine di medie imprese che da sempre

sono il tessuto economico del Mezzogiorno per le quali i mercati nordamericani rappresentano una grossa fonte di redditività;

*che in realtà questo non è che uno degli episodi di guerra com-*merciale circoscritta cui le aziende americane ricorrono ciclicamente utilizzando il Dipartimento del commercio statunitense per combattere slealmente la concorrenza derivante dagli importatori di prodotti italiani; a testimonianza di ciò basti ricordare il dazio del 100 per cento *ad valorem* sulle conserve di pomodori del 1989, il maxidazio sull'acciaio al silicio dell'ILVA e su quelli speciali di Terni del 1994, cui è seguito appunto quello in atto sulla pasta;

che è appena il caso di far notare che all'epoca sia l'industria conserviera che l'intera agricoltura del Sud versavano in uno stato di crisi causato dalla concorrenza dei paesi del bacino del Mediterraneo; l'applicazione di superdazi doganali in uno dei principali mercati di esportazione (dove vivono 36 milioni di italo-americani) ha aggravato tale crisi con conseguenze disastrose sia dal punto di vista industriale che da quello occupazionale, frenando lo sviluppo socio-economico del Mezzogiorno d'Italia: basti pensare che la contrazione delle esportazioni di tali prodotti verso gli USA in quel periodo è stata di oltre il 75 per cento; nè d'altra parte sorti diverse hanno avuto l'applicazione dei superdazi sugli acciai speciali di Terni e su quelli al silicio dell'ILVA;

che le conseguenze di tali decisioni sono sotto gli occhi di tutti; orbene, come dimostrato dall'ultimo rapporto Svimez, il divario Nord-Sud è tuttora molto pesante: il Nord ha registrato una crescita economica del 2,6 per cento, che si prevede aumenti fino al 3,2 per cento nel 1995; al contrario il Sud nello stesso periodo fa registrare una crescita del prodotto interno lordo di appena l'1 per cento (che potrebbe arrivare all'1,7 per cento nel 1995); la conferma della gravità della situazione, stante la profonda diversità, la si riscontra nei dati relativi ai livelli occupazionali: il tasso di disoccupazione del Sud (25 per cento) è superiore di oltre tre volte a quello del Nord (8 per cento);

che, come se non bastassero le enormi difficoltà che la ripresa dell'industria e dell'occupazione meridionale stanno già incontrando, ad *esse si aggiungeranno quelle provocate dalla contrazione delle esporta*zioni di paste alimentari verso gli Stati Uniti, analogamente a quanto *verificatosi con i pomodori sei anni fa;*

che, in conclusione, questa situazione ripeterebbe nel 1995 nel settore pastario gli effetti perniciosi che produsse nell'industria conserviera la decisione americana del 1989;

poichè l'Italia non può assistere inerme all'espulsione di fatto da mercati vitali della nostra industria delle paste alimentari, che rallenterebbe ulteriormente la già lenta ripresa economica al Sud,

si chiede di conoscere quali energiche ed efficaci iniziative si intenda adottare per evitare che avvenga quanto sopra paventato e in particolare:

a) se siano stati presi contatti con il responsabile del Department of commerce statunitense a tutela degli interessi nazionali;

b) quali iniziative si intenda adottare in sede comunitaria;

c) se, essendovi tutti gli estremi, non si ritenga di sottoporre subito il caso alla World trade organization a tutela degli interessi di tale settore del commercio nazionale.

(4-05299)

IMPOSIMATO. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Premesso:

che l'amministrazione comunale di Napoli ha deciso di bloccare i lavori di ricostruzione del palazzo distrutto dalla guerra in via Bisignano bocciando l'operato della commissione edilizia che rilasciava parere favorevole all'autorizzazione a ricostruire il palazzo di Chiaia distrutto nel 1943, nonostante gravi lacune istruttorie ed il parere contrario della soprintendenza e le numerose diffide di associazioni civiche e cittadine, denunzie sottratte al fascicolo;

che il TAR della Campania ha avallato, in contrasto con l'orientamento espresso in decisioni precedenti, l'illegittimo parere contrario della commissione edilizia, della quale facevano parte inquisiti condannati con sentenze di primo grado e persone che versavano in situazione di incompatibilità;

che da notizie di stampa («la Repubblica» del 14 luglio 1995) è emerso che alle riunioni del condominio di via Bisignano avrebbe partecipato la signora Anna Grauso, moglie del presidente del TAR della Campania Francesco Brignola, organo che adottava alcune decisioni confermative dell'illegittima autorizzazione data dal comune di Napoli;

che esisteva una sicura incompatibilità tra il presidente del TAR della Campania e la sua qualità di coniuge della signora Anna Grauso che faceva parte del condominio dell'edificio di via Bisignano, parte in causa della controversia decisa dal TAR della Campania;

che alle riunioni del condominio avrebbe partecipato anche il presidente del TAR della Campania;

che, pur non avendo questi partecipato alle decisioni del TAR confermative della decisione del comune di Napoli, è verosimile che abbia influito sull'assegnazione della causa ad una sezione da lui normalmente presieduta e sulla quale egli non poteva non esercitare un certo ascendente;

che la vicenda del palazzo di via Bisignano ha suscitato un grande allarme che si tratti dell'ennesima vicenda di degrado ambientale che avviene con la partecipazione del TAR della Campania,

l'interrogante chiede di conoscere:

quale sia lo stato del procedimento penale relativo alla denuncia presentata contro ignoti, secondo alcuni organi di informazione, alla procura della Repubblica presso il tribunale di Napoli dal sindaco di Napoli Antonio Bassolino;

quale valutazione dia il Presidente del Consiglio dei ministri del comportamento del presidente del TAR della Campania e se non ritenga che esistano le condizioni per una indagine da parte del Consiglio di Stato in merito a quanto sopra esposto;

quale sia l'esito dell'inchiesta già in corso nei confronti del presidente Francesco Brignola presso il consiglio di presidenza del Consiglio di Stato.

(4-05300)

IMPOSIMATO, DI BELLA. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso:

che il 16 dicembre 1991 venne bandita dal comune di Caserta la gara per l'appalto del servizio di raccolta rifiuti solidi urbani e pulizia uffici comunali per l'importo annuo di 15 miliardi;

che il termine per l'ammissione alla gara venne fissato al 28 gennaio 1993;

che tale termine venne prorogato al 15 luglio 1993;

che la commissione che avrebbe deliberato in merito alla nuova concessione del servizio di nettezza urbana era, secondo il «Mattino» del 22 marzo 1994, presieduta dall'ingegner Bruno Mariano, capo dell'ufficio tecnico del comune di Caserta per il quale pende almeno un procedimento penale per concussione;

che, dopo una lunga gestazione da parte dell'amministrazione guidata dal sindaco *pro tempore* Giuseppe Gasparin, la gara sarebbe stata vinta dall'Associazione impresa temporanea di imprese in cui figurano, oltre alla EMIT, anche la Colucci appalti spa, la Proteia spa, la Cogest spa, la SIMP srl, la Sigam, la CIPI costruzioni dell'ingegner Mario Pagano, l'ATES srl;

che da altra notizia di stampa («Il Tempo» del 24 marzo 1994) emergeva che dietro l'appalto in questione si celava l'ombra dell'ex sottosegretario Giuseppe Santonastaso, rappresentato nell'impresa aggiudicataria dell'appalto dall'ingegner Mario Pagano, proprio familiare;

che tutti i protagonisti della vicenda sono a vario titolo coinvolti in procedimenti penali per gravi delitti contro la pubblica amministrazione tra cui l'ex sindaco Giuseppe Gasparin, reo confesso, l'ex sottosegretario, onorevole Giuseppe Santonastaso, che ha sostanzialmente ammesso il fatto, Bruno Mariano, imputato di concussione, Giuseppe ed Ottavio Pisante, arrestati nell'ambito delle indagini del gruppo «Acque»;

che il ritardo nell'espletamento della gara è dovuto probabilmente anche alla strategia della commissione presieduta dall'ingegner Bruno Mariano,

gli interroganti chiedono di conoscere:

quali siano state le procedure seguite per l'espletamento della gara e se esse fossero conformi alla legge;

se l'esistenza dei procedimenti penali nei confronti del sindaco *pro tempore*, del presidente della commissione per l'aggiudicazione della gara dottor Bruno Mariano e dell'onorevole Giuseppe Santonastaso sia elemento tale da indurre ad una revisione della regolarità della gara che ha comportato una spesa per il comune di Caserta di 150 miliardi in 10 anni.

(4-05301)

ORLANDO, STANISCIA. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso:

che in data 20 marzo 1995 alcuni cittadini hanno rivolto un esposto al Ministero del lavoro oltre che al tribunale di Chieti;

che gli esponenti sono stati soci-lavoratori della cooperativa Olimpia Service a responsabilità limitata, con sede in Chieti, via Feneziani 4, esercente attività di prestazione di servizi per conto del comune di Chieti;

che alla cessazione dei rispettivi rapporti di lavoro, nell'anno 1990, essi sono rimasti creditori di considerevoli somme per retribuzioni e trattamento di fine rapporto, all'epoca quantificabili in complessive lire 115 milioni;

che stante la morosità della cooperativa, gli stessi chiesero ed ottennero in data 28 aprile 1992 autorizzazione a sottoporre a sequestro conservativo i crediti vantati dalla Olimpia Service nei confronti del comune di Chieti;

che, eseguito il sequestro, avviarono l'azione di cognizione con atto di citazione avanti al tribunale di Chieti in data 7 maggio 1992;

che la causa si concluse con un atto di transazione sottoscritto il 3 dicembre 1993 con il quale:

a) venivano quantificati i crediti dei ricorrenti;

b) i creditori venivano delegati all'incasso delle somme dovute per retribuzioni dei corrispondenti crediti vantati nei confronti del comune di Chieti;

c) veniva convenuto un pagamento rateale del trattamento di fine rapporto in dodici rate mensili a partire dal 31 gennaio 1995;

che i crediti nei confronti del comune non sono stati riscossi a causa dello stato di dissesto dell'ente e della conseguente procedura di liquidazione, che si trascina da tempo e che non consente, almeno per i prossimi due anni, di ottenere il pagamento;

che la cooperativa, dal canto suo, ha cessato ogni attività e dal 27 maggio 1994 è stata posta in liquidazione volontaria con verbale di assemblea straordinaria;

che, scaduto il termine per il pagamento della prima rata di trattamento di fine rapporto, lo scorso 31 gennaio 1995 Filomena Di Federico, Luciano Tammaro, Fausto Petini, Ottavio Malatesta, Antonio Marrone e Cianci Antonino, a mezzo del loro legale, hanno intimato il pagamento ai liquidatori signori Aldo Di Primio e Tommaso De Luca;

che questi non hanno pagato alcunchè e nulla hanno risposto cosicchè, a distanza di quasi cinque anni dal sorgere del credito, non riescono ancora a riscuotere neanche un centesimo;

che dall'ultimo bilancio approvato, quello al 31 dicembre 1993, si evince che la cooperativa oltre ai debiti per trattamento di fine rapporto - per circa 132 milioni - ha debiti per altri 343 milioni circa, a fronte di crediti di dubbia o comunque di difficoltosa esigibilità per lire 178 milioni, con un passivo netto accertato di circa 285 milioni;

che lo stato di insolvenza in cui la cooperativa medesima versa è del tutto evidente;

che essa non dispone di alcun mezzo liquido per far fronte ai debiti scaduti, è in totale inattività da oltre un anno, non può realizzare il pur insufficiente attivo se non in tempi lunghi;

che l'inattività dei liquidatori, dimostrata anche dalla mancata risposta alle missive dell'avvocato G. Legnini, è un'ulteriore riprova dell'irreversibile stato di insolvenza in cui il sodalizio si trova,

si chiede di sapere quali ostacoli esistano alla decretazione della liquidazione coatta amministrativa della cooperativa Olimpia Service, unico atto in grado di ripristinare con il pagamento delle spettanze di legge una situazione di normale giustizia.

(4-05302)

BERSELLI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro del tesoro e al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* - Premesso:

che presso il CUAS (ex centro compartimentale servizi bancoposta) della sede di Bologna da vari anni vengono mensilmente corrisposte

ai dipendenti somme considerevoli (dal milione al milione e mezzo) nonostante la politica di contenimento dei costi di produzione adottata dall'Ente poste italiane allo scopo di risanare il bilancio in vista della trasformazione in società per azioni;

che i compensi in argomento si mantengono elevati poichè le rese, basse e facilmente raggiungibili nell'orario d'obbligo, diventano molto remunerative se retribuite a cottimo;

che non risulta che il direttore di sede abbia disposto e fatto eseguire, in linea con le strategie dell'Ente, il cosiddetto controllo di qualità per eliminare le favorevoli condizioni ed i meccanismi attraverso cui ad oltre 150 lavoratori si continua a dare l'opportunità di raddoppiare mensilmente lo stipendio;

che le somme erogate per straordinari e cottimi agli ex centri compartimentali servizi bancoposta hanno contribuito in larga misura ad incrementare il debito consolidato dell'ex amministrazione delle poste e telecomunicazioni che il Ministero del tesoro dovrà accollarsi ai sensi dell'articolo 7, comma 3, della legge n. 71 del 1994,

si chiede di sapere quali provvedimenti si intenda adottare al fine di rimuovere le suddette situazioni di privilegio consolidatesi negli anni a favore di alcuni dipendenti dell'Ente poste italiane nella sede dell'Emilia-Romagna.

(4-05303)

BEDONI, VISENTIN, BRIGANDÌ, ZACCAGNA, ROBUSTI, BRICCARELLO, LUBRANO di RICCO, PERUZZOTTI, CECCATO, MANFROI, COPERCINI, FABRIS Giovanni, SPERONI, MANARA, MARCHINI, CARINI, SERRA, MAFFINI, CARNOVALI, PIETRA LENZI, PAINI, BRUGNETTINI, WILDE, CORRAO, GRIPPALDI, MAGLIOZZI, CUSIMANO, MAIORCA, PETRICCA. - *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* - Premesso:

che ogni sera nella zona circostante il Senato della Repubblica si viene costantemente avvicinati da minori questuanti o che vendono fiori; il problema è tuttavia generale per tutta la città;

che è quantomeno vergognoso per un paese civile alle soglie del secondo millennio assistere passivamente a tale sfruttamento dei minori, da tutti conosciuto e da tutti tollerato o meglio ignorato,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano doveroso attivarsi opportunamente affinchè questi bambini non vengano più «usati» in questo modo;

se sia stato interessato il tribunale per i minorenni al fine di valutare l'adottabilità dei provvedimenti del caso.

(4-05304)

BOSO. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro del tesoro e al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Premesso:

che la settimana scorsa lo scrivente effettuò un comunicato in concomitanza degli scioperi selvaggi del servizio pubblico Alitalia e del comportamento maleducato tenuto dal personale a terra;

che si richiamava l'attenzione sul fatto che l'amministrazione dell'Alitalia e il personale di servizio di volo e di terra intendono con il

denaro di tutti rifinanziare questa struttura ammalata, disorganizzata e che non riescono a dare un equo servizio a quei cittadini sovrani che quotidianamente vengono maltrattati a terra e a terra vengono lasciati; si dovrebbe con le loro tasse giunte al limite dello strozzinaggio rifinanziare questa società fallimentare;

che nello stesso comunicato era segnalata la possibilità di aprire voli di concorrenza anticipando la data del 1998 per poter avere la certezza che i cittadini non siano trattenuti per lunghe ore negli aeroporti a causa della mancata funzionalità e dei continui ritardi;

che fra i consueti ritardi l'interrogante ne segnala uno in particolare che si ripete tutti i giorni; si tratta del volo Venezia-Roma delle 10.25 che parte immancabilmente alla 10.55, volo di orario invernale;

che esiste una sorta di «terrorismo psicologico» effettuato nell'aeroporto di Venezia dalla società Civilavia che con prepotenza pretende il controllo doganale interno di aerei privati e dei suoi passeggeri quando il servizio doganale non esiste più fra gli Stati; questo comunicato dello scrivente fu consegnato alle agenzie ANSA e AGI e non comparì sui dispacci delle stesse agenzie,

l'interrogante chiede di sapere se risulti:

che i vertici delle due agenzie abbiano dei contatti o dei contratti coi vertici dell'Alitalia per non riferire e far conoscere ai quotidiani e al mondo dell'informazione in generale le prese di posizione dei parlamentari e in particolar modo della Lega Nord su questi comportamenti scarsamente democratici;

che i vertici delle agenzie suddette siano oggetto di scambio di favori del tipo «io ti concedo dei voli privilegiati e tu non fai passare notizie che potrebbero danneggiarmi»;

che i vertici dell'Alitalia condizionino le operazioni di Civilavia visto che tanti comandanti messi a riposo insieme ad ex funzionari e dirigenti del Ministero dei trasporti ne fanno parte;

se il Ministro del tesoro e il Ministro dei trasporti non intendano chiudere definitivamente gli uffici di Civilavia in quanto più volte è stato segnalato che tali uffici spesso agiscono al di fuori della legge.

Nel sollecitare l'interrogazione parlamentare concernente il dirigente generale Mauro Benvenuti, capo della navigazione aerea, si chiede inoltre di sapere se non si intenda comunque sospendere o allontanare definitivamente dal servizio lo stesso dirigente in quanto risulta all'interrogante indagato per falso.

(4-05305)

BOSO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro di grazia e giustizia e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali.* – Premesso:

che con lettera del giorno 4 luglio 1995 lo scrivente ha ricevuto con raccomandata una ingiunzione di pagamento per un verbale di caccia inviatagli dal dottor Lorenzo Bertoli, alla quale peraltro non si intende ottemperare in quanto si ritiene caduta in prescrizione;

che analoga raccomandata è giunta al signor Arturo Buffa di Cinte Tesino (Trento),

l'interrogante chiede di sapere se si ritenga ammissibile che i funzionari o i dirigenti della provincia di Trento con atti di negligenza in-

viino ammende andate in prescrizione e richieste di interessi con minaccia di recupero coattivo se non sarà effettuato il pagamento entro 15 giorni dal ricevimento della raccomandata; si fa presente che durante un incontro avuto con dirigenti responsabili dei settori caccia e pesca della provincia autonoma di Trento allo scrivente era stato assicurato nell'anno 1993 che non aveva più atti pendenti con l'amministrazione della provincia autonoma di Trento per i fatti inerenti sopra citati.
(4-05306)

DE PAOLI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri per i beni culturali e ambientali e dei lavori pubblici e dell'ambiente.* – Premesso:

che il 19 giugno 1989 i signori Roberto Rusconi, Rosalia De Angeli, Ettore De Angeli e Olga Del Barba acquistarono con atto a rogito dottor Senini n. 74781/15323 dalla società «SIGE Immobiliare srl» appezzamento di terreno edificabile già distinto con maggior superficie in mappa e catasto con il mappale foglio 12 n. 106 (ex 106/a) di ettari 0.61.10;

che gli stessi, già titolari di «concessioni edilizie», rilasciate dal comune di Brescia, per edificare case di civile abitazione su aree di proprietà inserita dal 1961 in zona «B/2 di completamento» secondo il vigente piano regolatore generale (rispettivamente n. 28335/90 del 29 agosto 1991 Roberto Rusconi, n. 24160/91 del 4 luglio 1991 De Angeli-Del Barba), si sono visti ricorrere contro la concessione del signor De Angeli i vicini, asserenti l'inedificabilità in tale luogo in quanto ricadente nella «zona di rispetto della Fonte Mompiano» (ricorso n. 761 del 1991), nella quale si sostiene sarebbe vietato qualsiasi tipo di fognatura;

che tale domanda di sospensiva è stata respinta con ordinanza del 30 luglio 1991, n. 442, che è stata poi definitivamente confermata dal Consiglio di Stato con ordinanza della sezione V del 28 agosto 1992, n. 994;

che successivamente altro ricorso è stato esperito contro le concessioni del signor Roberto Rusconi (ricorso n. 529 del 1992) ed anche in questo caso l'istanza di sospensiva è stata respinta con ordinanza 29 maggio 1992, n. 349; questa ordinanza non risulta mai appellata;

che nel frattempo la soprintendenza ai beni culturali e ambientali con nota del 27 maggio 1992, n. 3168, ordinò la «sospensione dei lavori in oggetto ai sensi della legge n. 1089 del 1939 in quanto è in corso pratica di vincolo»; tale eccezionale intervento seguiva i dettami dell'articolo 20 della legge 1° giugno 1939, n. 1089, la quale stabiliva altresì che «ove non sopravvenga nei successivi 60 giorni la notifica del vincolo, l'ordine di sospensione si intende revocato» verificatasi tale ipotesi, trascorsi i 60 giorni e tenuto conto anche dell'orientamento del Consiglio di Stato, i lavori a metà agosto furono regolarmente ripresi;

che per doverosa cautela, peraltro, già ai primi di luglio, il signor Rusconi si era premurato di notificare alla soprintendenza la richiesta di presa visione degli atti del procedimento di vincolo e di avere comunicazione di tutte le relative notizie ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241, mentre tutti gli interessati, congiuntamente, avevano notificato al Ministero una dichiarazione di partecipazione al procedimento amministrativo, facendo valere tutti i diritti di presenza, cognizione ed osserva-

zione ai sensi degli articoli 7 e 10 della citata legge n. 241 del 1990; inutile dire che questi atti sono rimasti senza seguito;

che l'esecuzione dei lavori è stata autorizzata, ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 1497 del 1939, dal servizio beni ambientali della regione Lombardia, con assenso della soprintendenza ai beni ambientali di Brescia e dal superiore Ministero;

che successivamente, con ordine del 3 settembre 1992, n. 5232 (disposto a seguito di fax in pari data e comunicato *brevi manu* dalla stazione dei carabinieri di Sant' Eustachio), è stata disposta l'immediata sospensione dei lavori di costruzione di tre villette di abitazione monofamiliare, già in corso su regolari concessioni edilizie; si informava poi, con nota della soprintendenza del 4 settembre 1992, n. 5254, «che in data 25 agosto 1992 è stato emesso decreto da parte del superiore Ministero sull'area di Vostra proprietà»;

che con il conclamato scopo di poter dar corso alla notifica del decreto sono stati contestualmente richiesti data e luogo di nascita, residenza, codice fiscale, regime patrimoniale; i dati richiesti sono stati regolarmente forniti, ma a tutt'oggi il decreto di vincolo non è stato notificato e pertanto si è del tutto all'oscuro di quale tipo di vincolo sia stato imposto e con quale motivazione;

che sul comparto, non meglio identificato, era stato apposto vincolo (con decreto del Ministero per i beni culturali e ambientali 25 agosto 1992), ai sensi e per gli effetti della legge 1° giugno 1939, n. 1089;

che la sezione di Brescia del Tribunale amministrativo regionale della Lombardia con sentenza n. 10 del 1993, depositata il 15 gennaio 1993, ha annullato il predetto decreto di vincolo (sentenza confermata con decisione n. 859 del 1994, emessa il 25 maggio 1994, della VI sezione del Consiglio di Stato); con detta sentenza il Tribunale amministrativo regionale della Lombardia, sezione staccata di Brescia, ventilando la possibilità per l'amministrazione dei Beni culturali e ambientali di riaprire l'istruttoria riguardante l'area in questione, recita: «Ma, se da ciò dovesse conseguire l'esigenza di istituire un altro vincolo storico-artistico in sostituzione di quello che viene ora annullato per effetto della presente sentenza, si dovrà comunque porre, sia pure innanzi ad un diverso giudice e semprechè si ravvisi legittimo il nuovo operato dell'amministrazione, il problema dell'indennizzabilità del ben rilevante peso che verrebbe con ciò imposto alla proprietà dei privati»;

che agli istanti è stato comunicato con nota 1° febbraio 1995, n. 785, dal soprintendente di Brescia architetto Ruggero Boschi, che l'ufficio ha riproposto al riesame del superiore Ministero il provvedimento di vincolo relativo all'oggetto, vincolo già annullato dalle citate sentenze, e che la nuova iniziativa è stata determinata da richiesta del medesimo Ministero con nota n. 18657 del 26 luglio 1994;

che tale procedura di «riesame» comporta la riapertura dell'istruttoria, la quale deve svolgersi con le ovvie garanzie di contraddittorio per tutti gli interessati ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 241 del 1990, come ribadito anche nella motivazione della sentenza n. 10 del 1993 della sezione di Brescia;

che gli istanti, quali soggetti nei confronti dei quali il provvedimento finale è destinato a produrre effetti diretti, hanno interesse a partecipare al procedimento amministrativo, al fine di poter prendere vi-

sione di atti e documenti, presentare documentazione scritta e partecipare ad ogni indagine ispettiva, per tutela del proprio diritto soggettivo ad edificare; a questi compete anche il diritto di accesso al fine di poter adeguatamente controdedurre o presentare memorie illustrative, diritto che la VI sezione del Consiglio di Stato, nella ricordata sentenza n. 859 del 1994, ha *ritenuto «insussistente»*;

che l'iniziativa di riesame della procedura di apposizione di vincolo della suddetta area si pone in contrasto con pregresse statuizioni amministrative e può determinare una situazione di «grave responsabilità», per la compromissione del diritto spettante, con onere di indennizzo, come ritenuto in motivazione dalla richiamata sentenza n. 110 del 1994 del Tribunale amministrativo regionale, sezione di Brescia;

che la nuova proposta di vincolo si pone anche in aperto contrasto con la puntuale motivazione delle indicate sentenze, nelle quali è stata ritenuta «non commendevole» la posizione della soprintendenza di Brescia e inesistente il presupposto oggettivo indicato a sostegno del vincolo annullato, sicchè la nuova determinazione, ammissibile in teoria, potrebbe ulteriormente ritardare l'edificazione assentita, con evidente responsabilità, anche personale, dei proponenti e dei preposti ai vari uffici interessati;

che i lavori sono stati più volte iniziati e sospesi con ulteriore aggravio di spese; l'esborso per gli oneri di urbanizzazione e di costruzione e di tutti i tecnici succedutisi e degli avvocati necessari allo svolgimento della pratica ammonta ad oggi a lire 130 milioni e finora nessun risultato è stato ottenuto, anzi, si deve ricominciare,

l'interrogante chiede di sapere quali iniziative i Ministri in indirizzo intendano assumere affinchè venga risolta in modo definitivo la controversia suddetta.

(4-05307)

BERSELLI, PONTONE. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* - Per sapere:

se risulti che alla data del 16 maggio 1994 la composizione del capitale sociale di Nomisma, società per azioni di studi economici, con sede legale in Bologna, Strada Maggiore 44, era il seguente: BNL Holding Italia spa (Milano) 400.000 azioni; Banca di Roma spa 400.000 azioni; Gesca spa (gruppo Banco Bilbao Vizcaya) 210.000 azioni; Ferruzzi finanziaria spa (Milano) 120.000 azioni; Filippo Fochi spa (Bologna) 120.000 azioni; Fondiaria spa (Firenze) 120.000 azioni; Montedison spa (Milano) 120.000 azioni; Mediobanca spa (Milano) 100.000 azioni; Merloni Termosanitari spa (Ancona) 100.000 azioni; Istituto bancario San Paolo di Torino spa 80.000 azioni; Banque Paribas (Francia) 75.000 azioni; Schroder J. Henry Wagg & Co. Limited (Gran Bretagna) 60.000 azioni; Assicurazioni Generali spa (Trieste) 40.000 azioni; Cassa di risparmio di Firenze spa 40.000 azioni; Credito Romagnolo spa (Bologna) 40.000 azioni; Gaic spa (Milano) 40.000 azioni; Isvim spa (Milano) 40.000 azioni; Sogespar spa (Torino) 40.000 azioni; Unione camere commercio IAA del Piemonte 40.000 azioni; Banca popolare dell'Emilia-Romagna società cooperativa a responsabilità limitata (Modena) 32.000 azioni; Abibes spa (Roma) 30.000 azioni; Banco Bilbao Vizcaya SA (Spagna) 30.000 azioni; Consorzio cooperativa conserve Italia società

cooperativa a responsabilità limitata (Bologna) 30.000 azioni; Cooperativa muratori cementisti società cooperativa a responsabilità limitata (Ravenna) 30.000 azioni; Credito Valtellinese società cooperativa a responsabilità limitata (Sondrio) 30.000 azioni; Finanziaria bolognese Fibo società a responsabilità limitata (Bologna) 30.000 azioni; Mida srl (Bologna) 30.000 azioni; Roland Berger & Partner srl (Germania) 30.000 azioni; banca Cassa di risparmio di Torino spa 28.000 azioni; Promotor srl (Bologna) 22.500 azioni; Banca popolare di Novara società cooperativa a responsabilità limitata 20.000 azioni; Banco Ambrosiano Veneto spa (Milano) 20.000 azioni; Banco San Geminiano e San Prospero spa (Modena) 20.000 azioni; Cassa di risparmio di Verona Vicenza Belluno e Ancona spa 20.000 azioni; Credito italiano spa (Genova) 20.000 azioni; Fincaer 20.000 azioni; Gruppo finanziario Clansi spa (Venezia) 20.000 azioni; Cassa di risparmio Repubblica San Marino 15.000 azioni; Datalogic spa (Bologna) 15.000 azioni; Finarvedi spa (Cremona) 15.000 azioni; l'EA l'Editrice dell'automobile srl (Roma) 15.000 azioni; Sara Assicurazioni spa (Roma) 15.000 azioni; Bimer banca spa 10.000 azioni; Carimonte holding spa 10.000 azioni; Finoger spa 10.000 azioni; Immobiliare Tirrena spa (Roma) 10.000 azioni; European Environmental Centre LTD (Gran Bretagna) 9.000 azioni; Banca del Salento spa (Lecce) 8.000 azioni; Banco di Sardegna spa (Sassari) 8.000 azioni; Banco di Sicilia spa (Palermo) 8.000 azioni; Cariplo spa (Milano) 8.000 azioni; Efibanca spa (Roma) 8.000 azioni; Algifa spa (Reggio Emilia) 7.500 azioni; Associazione industriali Monza e Brianza (Monza) 7.500 azioni; Banca di Trento e Bolzano spa (Trento) 7.500 azioni; Cedascom srl (Bologna) 7.500 azioni; Ceramica Filippo Marazzi spa (Modena) 7.500 azioni; Finref srl (Reggio Emilia) 7.500 azioni; Gazzoni 1907 spa (Bologna) 7.500 azioni; Industrie Zanussi spa (Pordenone) 7.500 azioni; Ing. Sviluppo Finanziari spa (Milano) 7.500 azioni; Iris Ceramica spa (Modena) 7.500 azioni; WRC Water Research Centre (Gran Bretagna) 7.500 azioni; Compagnia progetti e costruzioni spa 6.000 azioni; Banca Antoniana popolare cooperativa a responsabilità limitata per azioni (Padova) 5.000 azioni; Banca della provincia di Napoli spa 5.000 azioni; Banca nazionale dell'agricoltura spa (Roma) 5.000 azioni; Banca popolare di Milano società cooperativa a responsabilità limitata 5.000 azioni; Caripuglia spa (Bari) 5.000 azioni; Cogis Compagnia generale interscambi spa (Milano) 5.000 azioni; Comebo srl (Bologna) 5.000 azioni; Credito bergamasco spa (Bergamo) 5.000 azioni; Credito commerciale Tirreno spa (Cava de' Tirreni) 5.000 azioni; Federazione italiana dei consorzi agrari società cooperativa a responsabilità limitata (Roma) 5.000 azioni; Fintrading spa (Bologna) 5.000 azioni; Mediocredito centrale (Roma) 5.000 azioni; Olivetti finanziaria industriale spa (Ivrea) 5.000 azioni; Schiapparelli 1824 spa (Milano) 5.000 azioni; Banca d'America e d'Italia spa (Germania) 2.000 azioni; Banca del Monte di Lombardia spa (Milano) 2.000 azioni; Banca popolare dell'Etruria e del Lazio società cooperativa a responsabilità limitata (Arezzo) 2.000 azioni; Banca San Paolo di Brescia spa 2.000 azioni; Banca sicula spa (Trapani) 2.000 azioni; Banque Nationale de Paris 2.000 azioni; Carical spa (Cosenza) 2.000 azioni; Cassa di risparmio di Foligno spa 2.000 azioni; Cassa di risparmio di Prato spa 2.000 azioni; Cassa di risparmio di Trento e Rovereto spa (Trento) 2.000 azioni; Citibank NA (Milano) 2.000 azioni; Credito emiliano spa

(Reggio Emilia) 2.000 azioni; Fondazione Cassa di risparmio di Venezia 2.000 azioni; Istituto di credito Casse rurali e artigiane spa 2.000 azioni; Mediocredito lombardo spa (Milano) 2.000 azioni;

se e quali rapporti le suddette aziende abbiano avuto o abbiano con il Ministro dell'industria;

se presso il Ministero dell'industria vi siano persone che ricoprono cariche di grande responsabilità che abbiano avuto o che abbiano rapporti con Nomisma.

(4-05308)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

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

3-00798, del senatore Bergonzi, sull'indennità di trasferta per i commissari d'esame di maturità;

3-00799, dei senatori Bevilacqua ed altri, sulla rappresentanza degli studenti nelle università;

8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

3-00801, dei senatori Stefani ed altri, sull'abilitazione al comando ed alla condotta di natanti da diporto;

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

3-00797, del senatore Turini, sull'istituzione del parco marino dell'arcipelago toscano;

12ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

3-00800, del senatore Pieroni, sulla divisione malattie infettive dell'ospedale Umberto I di Ancona.