

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Fontan 12.8 e Nardini 12.17, non accettati dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.
Comunico il risultato della votazione:
la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti	310
Votanti	305
Astenuti	5
Maggioranza	153
Hanno votato sì	19
Hanno votato no	286
Sono in missione 27 deputati).	

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 12.33 del Governo, accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.
Comunico il risultato della votazione:
la Camera approva (Vedi votazioni).

(Presenti	296
Votanti	287
Astenuti	9
Maggioranza	144
Hanno votato sì	276
Hanno votato no	11
Sono in missione 27 deputati).	

Passiamo all'emendamento Giacco 12.24.

LUIGI GIACCO. Lo ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 12.35 del Governo, accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.
Comunico il risultato della votazione:
la Camera approva (Vedi votazioni).

(Presenti	298
Votanti	290
Astenuti	8
Maggioranza	146
Hanno votato sì	279
Hanno votato no	11
Sono in missione 27 deputati).	

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 12.34 del Governo, accettato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.
Comunico il risultato della votazione:
la Camera approva (Vedi votazioni).

(Presenti	307
Votanti	298
Astenuti	9
Maggioranza	150
Hanno votato sì	297
Hanno votato no	1
Sono in missione 27 deputati).	

Avverto che non porrò in votazione l'articolo 12, essendo stati accantonati alcuni emendamenti.

Invito il relatore ad esprimere il parere sugli articoli aggiuntivi presentati all'articolo 12.

VINCENZO CERULLI IRELLI, Relatore. Invito al ritiro dell'articolo aggiuntivo Romano Carratelli 12.02, altrimenti il parere è contrario. Esprimo parere contrario sugli articoli aggiuntivi Altea 12.01 e Cento 12.03.

Relativamente all'articolo aggiuntivo Abbate 12.06, la Commissione fa notare che, riguardo al secondo comma, vi è una posizione nettamente contraria del Governo e della Commissione bilancio a causa degli oneri. Se l'onorevole Abbate intende mantenere il primo comma, non ho alcuna difficoltà ad esprimere sullo stesso parere favorevole. Faccio notare, però, che si tratta di una norma sostan-

zialmente inutile perché è ovvio che permane il regime attuale fino all'entrata in vigore del nuovo.

PRESIDENTE. Onorevole Abbate, qual è la sua posizione riguardo alle valutazioni espresse dal relatore?

MICHELE ABBATE. Concordo con quanto è stato detto circa la superfluità del primo comma. Vorrei aggiungere qualche osservazione sul secondo comma.

PRESIDENTE. Lo farà in sede di dichiarazione di voto.

Invito il relatore ad esprimere il parere sui subemendamenti all'articolo aggiuntivo 12.04 del Governo (*Nuova formulazione*).

VINCENZO CERULLI IRELLI, *Relatore*. Esprimo parere contrario sui subemendamenti Boato 0.12.04.1 e Nardini 0.12.04.54; mentre invito al ritiro del subemendamento Boato 0.12.04.2.

Presidente, segue poi una serie di subemendamenti, riguardanti la dotazione organica, che propongono un numero di unità differente. Poiché il Comitato dei nove ritiene di doversi nuovamente riunire per affrontare questo punto, chiedo di accantonare l'articolo aggiuntivo 12.04 del Governo (*Nuova formulazione*) ed i subemendamenti ad esso presentati.

PRESIDENTE. Sta bene.

Per quanto riguarda l'articolo aggiuntivo Nardini 12.05?

VINCENZO CERULLI IRELLI, *Relatore*. Riguarda anch'esso il Consiglio superiore della magistratura. Come dicevo, il Comitato dei nove mi chiede una nuova riunione per ulteriori approfondimenti.

PRESIDENTE. Quindi, se non capisco male, possiamo votare gli articoli aggiuntivi Romano Carratelli 12.02, Altea 12.01, Cento 12.03 e Abbate 12.06, dopo di che, dobbiamo passare all'esame dell'articolo 13.

VINCENZO CERULLI IRELLI, *Relatore*. È così.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo sugli articoli aggiuntivi non accantonati?

GIORGIO MACCIOTTA, *Sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica*. Il parere del Governo è conforme a quello espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Onorevole Romano Carratelli, accoglie l'invito a ritirare il suo articolo aggiuntivo 12.02?

DOMENICO ROMANO CARRATELLI. Sì, Presidente, lo ritiro.

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo aggiuntivo Altea 12.01.

ANGELO ALTEA. Lo ritiro, Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene.

Constato l'assenza dell'onorevole Cento: s'intende che abbia rinunciato alla votazione del suo articolo aggiuntivo 12.03.

Passiamo alla votazione dell'articolo aggiuntivo Abbate 12.06. Onorevole Abbate, ricorda le valutazioni del relatore sul suo articolo aggiuntivo?

MICHELE ABBATE. Presidente, ritiro il primo comma dell'articolo aggiuntivo.

Per quanto riguarda il secondo comma, vorrei osservare che l'articolo aggiuntivo tende a rimuovere una situazione di sostanziale ingiustizia ed a ripristinare una condizione di sostanziale parità tra il personale delle carriere direttive dell'amministrazione penitenziaria e quelle del comparto della polizia, una parità peraltro riconosciuta con una legge del 1990 ed invece eliminata con la legge finanziaria del 1997.

In un quadro di riordino della materia mi sembra inopportuno conservare questa disparità, che finisce per punire una carriera che si segnala per compiti non

soltanto di gestione delle carceri, ma anche di rieducazione del condannato, cioè per un'attività riconducibile *lato sensu* nell'azione penale dello Stato.

Pertanto, nel rappresentare l'insoddisfazione che la reiezione del mio articolo aggiuntivo 12.03 provocherebbe tra il personale dell'amministrazione penitenziaria, invito la Commissione ed il Governo a rimeditare sulle considerazioni che ho esposto.

GIORGIO MACCIOTTA, *Sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica.* Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIORGIO MACCIOTTA, *Sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica.* Il testo dell'onorevole Abbate richiama una problematica che, in effetti, ritorna in numerosi articoli ed emendamenti del provvedimento. Il tentativo che si è fatto in questi anni nel campo del pubblico impiego è stato quello di introdurre principi veri di contrattualizzazione e, in questo senso, di cominciare, sia pur lentamente, a smontare una macchina che andava in salita o in discesa, a seconda dell'ottica, dal vertice più alto fino all'ultimo assunto, di prima qualifica, o viceversa. Modificandosi di una lira lo stipendio della qualifica più bassa, si modificava anche quello della categoria più alta, secondo un parametro predeterminato, e viceversa. Nel momento in cui introduciamo la contrattualizzazione, possiamo concedere alle diverse categorie — onorevole Abbate, mi rivolgo a lei — non necessariamente miglioramenti «non inferiori», ma anche miglioramenti superiori, se questi sono dovuti in relazione alla specificità della categoria e all'aggravio delle funzioni.

Se teniamo questa catena continuamente legata, impediamo qualsiasi processo di riqualificazione e qualsiasi effettiva manovra all'interno della pubblica amministrazione.

Per tali motivi qualitativi, a prescindere dalle questioni quantitative della copertura, concernenti l'introduzione di un nuovo regime nel pubblico impiego e nella pubblica amministrazione, necessaria se davvero la si vuole riformare, il Governo esprime parere contrario sull'articolo aggiuntivo Abbate 12.06.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Carotti. Ne ha facoltà.

PIETRO CAROTTI. Signor Presidente, anzitutto desidero apporre la mia firma all'articolo aggiuntivo Abbate 12.06.

In relazione al primo comma, pur rendendomi conto che esso è sostanzialmente superfluo, chiedo che venga comunque votato separatamente dal comma 2. Qualora si proceda in tal modo, chiedo al relatore se confermi il parere favorevole e al rappresentante del Governo di esprimere il proprio parere sul primo comma di tale articolo aggiuntivo.

PRESIDENTE. Onorevole Carotti, il primo comma dell'articolo aggiuntivo Abbate 12.06 è già stato ritirato; dobbiamo procedere alla votazione del secondo comma, sul quale il Governo è già intervenuto.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sul secondo comma dell'articolo aggiuntivo Abbate 12.06, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti	287
Votanti	284
Astenuti	3
Maggioranza	143
Hanno votato sì	15
Hanno votato no	269
Sono in missione 27 deputati).	

Ricordo che sono stati accantonati l'articolo aggiuntivo 12.04 del Governo e i subemendamenti ad esso presentati, nonché l'articolo aggiuntivo Nardini 12.05, che riguarda anch'esso il Consiglio superiore della magistratura.

(Esame dell'articolo 13 – A.C. 5324)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 13, nel testo della Commissione, e del complesso degli emendamenti e dell'articolo aggiuntivo ad esso presentati (*vedi l'allegato A – A.C. 5324 sezione 3*).

Avverto che è stato ritirato dal presentatore l'emendamento Giannattasio 13.7.

Avverto che la Presidenza non ritiene ammissibile, ai sensi dell'articolo 89 del regolamento, l'emendamento Romano Carratelli 13.8, volto ad estendere la giurisdizione ecclesiastica dell'ordinario militare anche al personale della Polizia di Stato e corpi assimilati, in quanto estraneo per materia rispetto al contenuto del provvedimento e non ascrivibile a finalità di razionalizzazione delle pubbliche amministrazioni indicate nella risoluzione di approvazione del documento di programmazione economico-finanziaria, che indicava il contenuto dei provvedimenti collegati.

Nessuno chiedendo di parlare, invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione.

VINCENZO CERULLI IRELLI, *Relatore*. La Commissione esprime parere contrario sugli emendamenti Ascierto 13.11, 13.2 e 13.3, e Menia 13.1.

La Commissione esprime parere favorevole sull'emendamento 13.16 del Governo (*Nuova formulazione*).

Per quanto riguarda l'emendamento 13.15 del Governo, esso riguarda il solito problema dell'indennità di posizione e quindi, come per quelli relativi alle altre carriere, la Commissione ne chiede l'accantonamento. Lo stesso vale per gli emendamenti Romano Carratelli 13.6 e Ascierto 13.9.

La Commissione esprime, poi, parere contrario sull'emendamento Ascierto 13.10.

PRESIDENTE. Il Governo?

GIORGIO MACCIOTTA, *Sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica*. Il Governo concorda con il parere espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Ascierto 13.11.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Ascierto. Ne ha facoltà.

FILIPPO ASCIERTO. Signor Presidente, si tratta di una questione rilevante per l'importante ruolo dei marescialli.

Come i colleghi sanno, nel 1995 vi è stato un riordino delle carriere militari e delle forze di polizia. Purtroppo nell'ambito dell'esercito sono rimasti fermi al palo i sergenti e i marescialli che hanno subito notevoli sperequazioni rispetto alle categorie militari pari grado dei carabinieri e della Guardia di finanza che, a loro volta, si erano omogeneizzati con gli ispettori della Polizia di Stato. Ritengo che questo sarebbe stato il momento opportuno per poter riallineare la situazione.

Sono stati accantonati alcuni emendamenti e alcuni articoli che discuteremo nel Comitato dei nove. Vorrei pertanto limitarmi a dire che vi è dal 1995 un livellamento e quindi un bilanciamento dei ruoli e delle carriere per cui non è più possibile fare, ad esempio, un intervento per la Polizia penitenziaria e disconoscere le stesse esigenze della Polizia di Stato o della Guardia di finanza o di altra forza di polizia.

Allo stesso modo, nel momento in cui si parla dei militari, bisogna metterli tutti sullo stesso piano, considerato che una legge dello Stato aggancia e mette sullo stesso livello coloro che svolgono pari funzioni e quindi ricoprono lo stesso ruolo. Sarebbe opportuno, dunque, sanare le situazioni che riguardano i marescialli ordinari, i marescialli capo e i marescialli

aiutanti con un sistema transitorio già impiegato per carabinieri e Guardia di finanza.

Se nel corso dell'esame di questo provvedimento non avvertiremo queste esigenze, si determinerà in realtà un'ulteriore demotivazione di questo personale che è già demotivato per numerose altre ragioni che potremo esaminare nel corso della trattazione degli emendamenti che ho presentato al collegato ordinamentale.

Pur considerando che tutto è legato a questioni di bilancio, io mi domando come mai, quando si parla di risorse e di bilancio, i penalizzati siano sempre gli appartenenti alle forze di polizia e al mondo militare? Gli stanziamenti per le Forze armate sono già ad un livello che rasenta il ridicolo, essendo pari all'1,4 per cento del prodotto interno lordo. Attraverso la realizzazione di un nuovo sistema di difesa, guardiamo anche e soprattutto al personale e all'essere umano che è fondamentale per la riuscita di ogni opera e soprattutto per l'attività della difesa.

PIETRO FONTANINI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIETRO FONTANINI. Chiedo che venga effettuato il controllo delle tessere.

PRESIDENTE Sta bene.

Dispongo che i deputati segretari compiano gli opportuni accertamenti (*I deputati segretari ottemperano all'invito del Presidente*).

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ascierto 13.11, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Poiché la Camera non è in numero legale per deliberare, a norma del comma 2 dell'articolo 47 del regolamento, rinvio la seduta di un'ora.

La seduta, sospesa alle 12,25, è ripresa alle 13,25.

PRESIDENTE. Dovremmo ora procedere nuovamente alla votazione dell'emendamento Ascierto 13.11, nella quale è precedentemente mancato il numero legale.

Tuttavia, apprezzate le circostanze ...

MARCO BOATO. Disprezzate le circostanze!

PRESIDENTE. No, le circostanze sono apprezzate, ciò che è da disprezzare è altro; non mi permetto di entrare in questo campo o, meglio, non mi permetto di dire ciò che penso.

ANTONIO PEPE. Lo immaginiamo.

PRESIDENTE. Apprezzate le circostanze, quindi, ritengo di poter rinviare la votazione e il seguito del dibattito ad altra seduta.

Sospendo la seduta fino alle 15.

La seduta, sospesa alle 13,30, è ripresa alle 15.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PIERLUIGI PETRINI

**Svolgimento di interrogazioni
a risposta immediata.**

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

Ricordo che, in base all'articolo 135-bis del regolamento, il presentatore di ciascuna interrogazione ha facoltà di illustrarla per non più di un minuto. Il Governo risponderà quindi immediatamente per non più di tre minuti. Successivamente l'interrogante o altro deputato del medesimo gruppo avrà diritto di replicare per non più di due minuti.

Lo svolgimento delle interrogazioni è ripreso in diretta televisiva.

(*Presenza di amianto in convogli ferroviari*)

PRESIDENTE. Cominciamo con l'interrogazione Amato n. 3-03593 (*vedi l'alle-gato A – Interrogazioni a risposta imme-diatamente sezione 1*).

L'onorevole Amato ha facoltà di illus-trarla.

GIUSEPPE AMATO. Signor ministro, la mia interrogazione nasce da due articoli apparsi sulla stampa siciliana ai primi di febbraio. Il primo riguarda un'operazione della Guardia di finanza, che ha seque-strato otto vagoni coibentati con amianto. Lei sa che l'amianto è una sostanza che, a contatto con l'atmosfera, libera micro-particelle che, se inalate, producono tu-mori all'organismo. L'altra notizia, ancora più inquietante, è che, secondo una di-chiarazione del direttore del distretto sa-nitario di Licata e Palma di Montechiaro, in questo territorio nel quinquennio dal 1990 al 1995 si sarebbe riscontrato il doppio di morti per tumori rispetto al quinquennio 1970-1975.

Chiedo a lei quali provvedimenti intenda prendere il Governo per chiarire la situazione e per evitare che queste cose continuino a succedere.

PRESIDENTE. Il ministro dei trasporti e della navigazione ha facoltà di rispon-dere.

TIZIANO TREU, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Si fa presente all'in-terrogante che la Guardia di finanza ha operato, in data 15 febbraio scorso, il sequestro di otto carri giacenti nell'area della stazione ferroviaria di Licata, a scopo cautelativo, in attesa di chiarimenti da parte delle Ferrovie dello Stato circa l'eventualità che gli stessi potessero con-tenerne amianto. Il 23 febbraio successivo i funzionari delle Ferrovie dello Stato hanno fornito alla Guardia di finanza la

documentazione necessaria relativa ai suddetti carri, confermando così la totale assenza di amianto negli stessi, che, per completezza di informazione, non sono stati coibentati con amianto fin dalla loro entrata in servizio. Probabilmente, si tratta di un equivoco generato dalla pre-senza nello scalo di altri carri interfrigo apparentemente identici ma di precedenti fabbricazioni, con caratteristiche diverse, che riportavano la dicitura « carro boni-ficato amianto ». Questi ultimi carri sono stati infatti bonificati a suo tempo nel rispetto delle norme vigenti. Il 4 marzo infine la procura della Repubblica presso la pretura circondariale ha disposto la restituzione alle Ferrovie dello Stato degli otto carri sequestrati.

Per l'altra questione, mi si comunica dal Ministero della sanità che è stata effettuata sul territorio nazionale un'indagine epidemiologica, condotta secondo le regole, e che anche la regione Sicilia ha istituito all'uopo il registro regionale. Que-sti dati saranno inviati annualmente per essere raccolti in un insieme nazionale. Allo stato, però, non esistono dati precisi e definitivi per questo specifico distretto, in modo da poter confermare o meno la situazione da lei ipotizzata. Comunque, l'indagine è in corso e appena avremo dati definitivi li comunicheremo.

PRESIDENTE. L'onorevole Amato ha facoltà di replicare.

GIUSEPPE AMATO. Non voglio fare, perché non è mia abitudine, il bastian contrario della situazione, ma mi debbo ritenere insoddisfatto di questa risposta, perché rilevo che vi sono due notizie in contrasto: quella relativa all'intervento della finanza, che ha sequestrato i vagoni e quella contenuta nella risposta del ministro, che in questo caso sarebbe l'imputato, perché difende le Ferrovie. Però, la mia interrogazione era rivolta non solo al ministro dei trasporti, ma anche ai ministri della sanità e dell'am-biente. Quindi, potrò ritenermi soddisfatto quando questi due ministri avranno svolto un'inchiesta per verificare se nell'atmo-

sfera o nel territorio di Licata ci siano tracce di inquinamento da amianto e se queste morti per tumori nel territorio di Licata e di Palma di Montechiaro siano causate dall'amianto o da altre sostanze. A quel punto potremo stabilire se davvero nel passato recente, o anche negli anni precedenti, siano stati depositati per lunghi periodi nella stazione di Licata vagoni all'amianto e se vi siano responsabilità al riguardo.

In ogni caso, occorre rimuoverli immediatamente, perché si tratta di un territorio che qualche anno fa ha rifiutato l'installazione di una mega centrale elettrica a carbone perché ritenuta inquinante. Licata è una città che ha il 35 per cento di disoccupazione ed ha rifiutato posti di lavoro per evitare che si inquinasse l'atmosfera. Ora si trova senza nuovi posti di lavoro, con la stessa percentuale di disoccupazione e, nello stesso tempo, con il doppio dei morti per tumore.

Pertanto, potrò dichiararmi soddisfatto solo quando tutti e tre i ministri mi avranno dettagliatamente riferito sulle cause dell'aumento dei tumori e se nel territorio di Licata vi siano tracce di inquinamento da amianto (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia e di alleanza nazionale*).

(*Aeroporto di Punta Raisi*)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Marino n. 3-03594 (vedi *l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 2*).

L'onorevole Marino ha facoltà di illustrarla.

GIOVANNI MARINO. Signor Presidente, nei giorni scorsi i giornali hanno dato notizia delle gravi deficienze verificatesi sulla pista trasversale dell'aeroporto di Punta Raisi (Falcone-Borsellino), con conseguente crisi del traffico aereo da e per Palermo. Detta pista, infatti, è l'unica utilizzabile in caso di forte vento ed è rimasta per parecchio tempo inagibile a

causa del distacco di pietrisco dall'asfalto, che danneggiava gravemente i motori degli aerei in atterraggio e metteva in serio pericolo la stessa incolumità dei viaggiatori.

Dopo ben otto interventi ed altrettanti collaudi il problema non è stato ancora risolto, continuando a ripetersi i soliti inconvenienti.

Inoltre, in data 23 febbraio 1999, il *Giornale di Sicilia* dava notizia che anche per altri aerei Alitalia atterrati nella pista principale, che in precedenza non aveva creato alcun problema, si era verificato lo stesso inconveniente (pietrisco nei motori) registratosi per i velivoli atterrati nella pista trasversale.

Ovviamente, tutto ciò ha determinato e determina allarme e serie ripercussioni negative. Pare ora che la situazione sia migliorata, ma l'interrogazione conserva tutta la sua attualità e si teme il ripetersi dei soliti, gravi inconvenienti.

Attendo, pertanto, una risposta chiara ed esauriente.

PRESIDENTE. Il ministro dei trasporti e della navigazione ha facoltà di rispondere.

TIZIANO TREU, *Ministro dei trasporti e della navigazione*.

Signor Presidente, in effetti la pista 0220, che è la trasversale dell'aeroporto di Palermo — Punta Raisi, ha avuto necessità di ripetuti interventi e, da ultimo, di lavori di manutenzione straordinaria, conclusi nel mese di gennaio 1999.

Tuttavia, tali lavori non hanno dato l'esito ipotizzato a causa di inconvenienti sopravvenuti, che hanno determinato l'urgenza di ritornare sui lavori. È stata, pertanto, convocata — appunto, d'urgenza — l'impresa realizzatrice dell'intervento, dietro esplicite indicazioni del Ministero dei trasporti, che ha delineato le modalità per realizzare una definitiva sistemazione.

Tale attività è stata posta in essere: in particolare, è stato necessario realizzare un nuovo tappetino di usura come ricarica dell'esistente infrastruttura di volo (pare sia questa la terminologia tecnica).

Quest'ultimo intervento è stato eseguito, con urgenza effettiva, in dieci giorni ed ha portato a risultati positivi, per cui, allo stato, riteniamo che sia ritornata in completa agibilità la pista di volo, che, tra l'altro, come sappiamo, opera spesso in condizioni di vento ricorrente e piuttosto intenso.

Quindi, l'aeroporto, con entrambe le piste disponibili, ha ritrovato oggi la sua completa funzionalità.

PRESIDENTE. L'onorevole Marino ha facoltà di replicare.

GIOVANNI MARINO. Signor ministro, le sue comunicazioni confermano la gravità di quanto è accaduto all'aeroporto di Palermo; mi sembra però che le sue assicurazioni siano piuttosto generiche rispetto a quanto chiedevo nella mia interrogazione. Io chiedevo infatti di accertare le cause di quanto si era verificato, di chiarire come siano stati eseguiti i lavori, di cercare di comprendere perché, in un momento in cui la tecnica aeroportuale è tanto perfezionata, si siano potuti verificare inconvenienti tanto gravi da mettere a rischio l'incolumità dei viaggiatori e creare disagi a tutti nonché ingenti danni alle compagnie aeree. Si pensi che sono stati spesi — a detta dei giornali — ben seicento milioni, somma quindi interamente bruciata; che negli ultimi mesi ben cinquanta voli sono stati dirottati sugli aeroporti di Trapani e Catania e che il malumore è cresciuto anche perché, a quanto pare, lei non è stato in grado di dare assicurazione che in futuro non si sarebbero verificati inconvenienti di questa portata.

Signor ministro, l'aeroporto di Punta Raisi è, come ben sappiamo, a rischio; aggiungere altri rischi a quelli già esistenti è insopportabile. Non ci ha detto nulla, signor ministro, sulle cause di questi inconvenienti, come siano stati eseguiti i lavori, di chi siano le responsabilità, come siano stati eseguiti i collaudi (perché questa pista è stata più volte chiusa e riaperta e non sappiamo se sarà chiusa ancora una volta). Tutto è rimasto nel

vago, nel generico ma soprattutto ancora non è chiaro di chi siano le responsabilità di quanto è accaduto. Il ministero ha disposto un'indagine per accettare tutto questo? Il ministro non ha dato alcuna risposta e perciò io mi dichiaro insoddisfatto (*Applausi dei deputati dei gruppi di alleanza nazionale e di forza Italia*).

(Traf^fico aereo a Malpensa)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Bianchi Clerici n. 3-03595 (*vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 3*).

L'onorevole Bianchi Clerici ha facoltà di illustrarla.

GIOVANNA BIANCHI CLERICI. Signor ministro, la stampa ha riferito nei giorni scorsi che lei avrebbe promesso ai rappresentanti del comitato dei comuni della sponda piemontese del Ticino, al presidente della regione Piemonte e al presidente della provincia di Novara di ripartire il traffico in decollo da Malpensa, intervenendo sulle rotte ad ulteriore danno e svantaggio dei comuni lombardi del varesotto, nel cui territorio è posto l'aeroporto.

I pochi dati a nostra disposizione indicano che il rumore degli aerei in decollo incide per l'85 per cento sui comuni della provincia di Varese e solo per il 15 per cento su quelli piemontesi, sorvolati già a notevole altezza dagli aerei. In più le rotte di atterraggio colpiscono solo e gravemente i comuni del varesotto: a gennaio un aereo che volava troppo basso ha addirittura scoperchiato il tetto di una casa di Lonate Pozzolo. Le chiedo se quanto riportato dai mezzi di informazione risponda alle sue intenzioni, nella consapevolezza che il cosiddetto riequilibrio delle rotte apre la strada ad un ulteriore aumento dei voli ben superiore agli attuali 500 che ogni giorno atterrano e decollano.

PRESIDENTE. Il ministro dei trasporti e della navigazione ha facoltà di rispondere.

TIZIANO TREU, *Ministro dei trasporti e della navigazione.* A seguito dell'avvio dell'aeroporto di Malpensa 2000 è stato subito considerato il problema dell'inquinamento acustico. In prospettiva vi sono commissioni incaricate di individuare criteri per contenerlo complessivamente perché è chiaro che il problema consiste, da una parte, nel ridurre i disagi e, dall'altra, nel redistribuirli. In attesa che si proceda con questi lavori che richiedono tempo, fin dall'inizio, su sollecitazione di tutte le componenti interessate del territorio, abbiamo costituita una *task force* che ha cominciato a lavorare dallo scorso mese di dicembre proprio sul problema della distribuzione delle rotte e quindi dei disagi. A questa *task force* partecipano tutte le componenti: un rappresentante del dipartimento dell'aviazione civile, il direttore dell'aeroporto di Malpensa, il rappresentante dell'ENAV nonché rappresentanti sia della regione Piemonte che della regione Lombardia, delle province di Varese e Novara, la SEA e compagnie aeree.

Dico questo perché, dopo un mese e mezzo di lavoro, tutti questi rappresentanti hanno concordemente accettato un metodo di indagine; il testo dell'accordo indica la necessità di effettuare misurazioni precise sulla base di modelli matematici, in modo che si dia l'esatta configurazione della distribuzione dei disagi. In effetti, le valutazioni effettuate sulla base di criteri approssimativi, o sulla base di sensazioni individuali, non sono pertinenti e sufficientemente adeguate.

Siamo ora in fase di approntamento e di assegnazione della gara d'appalto ai soggetti che dovranno effettuare le misurazioni; già nei prossimi giorni sarà in atto tale metodologia di misurazione concordata sulle rotte esistenti e su altre che verranno sperimentate. Occorre, infatti, effettuare misurazioni su tutto il territorio e solo al termine di tali misurazioni — si prevedono circa due mesi di tempo — potremo avere l'esatta raffigurazione dell'attuale distribuzione dei voli e dei relativi disagi: è chiaro che non è sufficiente il numero dei voli, ma occorre anche

verificare l'altezza, il modo in cui il singolo rumore si propaga ed il disagio effettivo.

In tal senso ho indicato l'opportunità che, sulla base dei dati oggettivi, si arrivi ad utilizzare nella maniera più equilibrata possibile le rotte e le relative emanazioni acustiche.

Il percorso indicato avrà una prima tappa di avvio delle misurazioni sulle rotte esistenti e, dopo pochi giorni, anche sulle nuove rotte; seguirà una verifica più esatta, sulla base di dati oggettivi, entro un paio di mesi.

PRESIDENTE. L'onorevole Bianchi Clerici ha facoltà di replicare.

GIOVANNA BIANCHI CLERICI. Signor ministro, lei non è informato del fatto che i voli sulle rotte cosiddette sperimentali — come lei le ha definite — sono già in corso: gli aerei stanno sorvolando in questi giorni il lago di Varese ed il comune di Varese.

Signor ministro, lei dovrebbe anche sapere che vi sono sei centraline di monitoraggio dell'inquinamento già installate, ma nessuno sa per quale motivo il ministero non fornisca i tracciati radar e quali siano le compagnie aeree che violano le rotte.

Dovrebbe sapere anche che presso il Ministero dei trasporti e della navigazione giacciono 15 miliardi che dovrebbero essere utilizzati per opere di mitigazione dell'impatto ambientale, ma che vengono trattenuti e non sono distribuiti né ai comuni, né ai cittadini.

Dovrebbe sapere, signor ministro, che non esiste un piano di protezione civile e che la popolazione non sa che cosa fare qualora, Dio non voglia, capitasse un incidente.

Infine, signor ministro, dovrebbe ben sapere che spalmare le rotte non significa suddividere il disagio ed i rumori; questi ultimi saranno sempre a carico dei paesi e delle frazioni prossimi alle piste di atterraggio e di decollo, a meno che non si modifichino le piste stesse. Usare altre rotte vuol dire, semplicemente, aumentare

il numero dei voli: Malpensa avrebbe dovuto avere un flusso di 8 milioni di passeggeri e, senza alcuno strumento legislativo che abbia modificato le cose, siamo ora arrivati a 12 milioni di passeggeri: se utilizzerete più rotte, il numero dei voli, evidentemente, aumenterà ancora e la vita sarà un inferno per tutti i comuni che circondano l'aeroporto.

Noi siamo gente ragionevole e comprendiamo l'importanza di un'opera come l'aeroporto di Malpensa per lo sviluppo e l'economia; chiediamo, però, opere di mitigazione dell'impatto ambientale, la soppressione dei nove voli notturni, i finanziamenti adeguati per permettere a chi abita nelle zone più colpite di trasferire la propria abitazione, se lo vuole (le ricordo che nell'ambito della legge finanziaria sono stati accantonati, su nostra proposta, 35 miliardi a tal fine); chiediamo lavoro per i residenti, perché ricevano almeno una compensazione. Su questa questione, signor ministro, non ci faremo prendere per fessi (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*).

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Pivetti n. 3-03596 (*vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 3*).

L'onorevole Pivetti ha facoltà di illustrarla.

IRENE PIVETTI. Signor ministro, mi dispiace ma siamo alle solite con l'aeroporto di Malpensa e, pertanto, le toccherà rispondere a questa seconda ed ennesima interrogazione sull'argomento, considerando non soltanto la giornata di oggi, ma l'intero panorama parlamentare.

Io stessa, un anno fa, ho presentato un'interrogazione sull'aeroporto di Malpensa riguardante, quella volta, i disservizi dei trasporti: l'assenza di autostrade e di treni di collegamento tra l'aeroporto e la città di Milano o tra l'aeroporto e l'autostrada Milano-Torino; quei medesimi disservizi che fanno dire in questi giorni al commissario Kinnock che Malpensa sarebbe un eccellente aeroporto se non vi fosse quella magagna dei trasporti.

Comunque, oggi non le chiedo di rispondere a questa interrogazione: anche se è passato un anno confido che, prima o poi, il suo ministero una risposta me la darà. Le chiedo, invece, di rispondere ad una interrogazione sull'inquinamento acustico. Nei pressi delle piste di Malpensa c'è un centro abitato che si chiama Case Nuove, una frazione con 700 abitanti, situata a 300 metri dalla pista, che quindi vede compromessi la vita ed il benessere dei suoi abitanti dal rumore degli aerei nelle fasi di decollo e di atterraggio. Poi, in sede di replica avrò probabilmente il tempo di aggiungere un paio di particolari coloriti, che è sempre utile conoscere, perché aiutano la memoria, ma per il momento le chiedo di rispondere, signor ministro, alla domanda di quelle popolazioni — non alla mia — in merito al loro benessere ed alle prospettive di vita loro e delle loro famiglie.

RENZO TOSOLINI. Brava, benvenuta!

PRESIDENTE. Il ministro dei trasporti e della navigazione ha facoltà di rispondere.

TIZIANO TREU, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Il tema è evidentemente lo stesso dell'interrogazione precedente, ma con qualche aggiunta che mi consente di fare alcune precisazioni. L'onorevole Pivetti ha sollevato anche il problema dei collegamenti ed è da notare che per quanto riguarda il treno di raccordo con Milano e la terza corsia dell'autostrada i lavori stanno procedendo secondo i tempi previsti, quindi alla fine di maggio sarà attivo il collegamento via treno ed alla fine di ottobre sarà pronta la terza corsia.

Sappiamo che un grande aeroporto crea disagi; si tratta di cercare di affrontare il tema nel modo più razionale, evitando anche di raffigurare artificiosamente situazioni non pienamente corrispondenti alla realtà. Vi è una graduazione nell'aumento del traffico (*Commenti del deputato Giancarlo Giorgetti*), attualmente siamo già ad una potenzialità

molto alta, quindi in effetti siamo in grado di fare una valutazione sulla base dell'esperienza, per ridurre i disagi. Il primo strumento che può essere utilizzato è quello delle barriere: sono previsti a questo proposito dei fondi, che verranno distribuiti secondo l'effettivo impatto del rumore. Tale attività avverrà in parallelo con le misurazioni cui ho accennato nel mio precedente intervento. Alcuni provvedimenti, insomma, possono essere presi subito, ma sempre sulla base di una valutazione obiettiva. Quella dei voli notturni, ad esempio, è una questione importante, la stiamo esaminando: se quello indicato è un caso estremo di disagio, potrà essere affrontato, mi auguro. Anche la situazione specifica di paesi, come quello da lei citato, particolarmente vicini alle piste va affrontata nel contesto generale. È chiaro che la posizione fisica è quella che è, però noi abbiamo a disposizione due piste, che vengono utilizzate nel modo che è stato determinato nella fase iniziale: cambiando la loro utilizzazione, anche il disagio sofferto da quella specifica frazione — che comunque è un po' un caso estremo — potrà essere ridotto. Una risposta definitiva, comunque, potrà essere data sulla base delle misurazioni oggettive, quindi in tempi ragionevolmente brevi.

PRESIDENTE. L'onorevole Pivetti ha facoltà di replicare.

IRENE PIVETTI. Signor ministro, considero la sua risposta una dichiarazione di buona volontà, per cui posso dichiararmi parzialmente soddisfatta.

Ci terrei, comunque, a far presenti tre punti molto semplici. In primo luogo, naturalmente non esiste soltanto Case Rotte (*Commenti dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*)... Case Nuove, chiedo scusa! Il problema riguarda anche altri paesi, come Moncucco, Maddalena, Golasecca, Coarzella, Varano Borghi, che si trovano tutti nella medesima zona e tutti più o meno nelle medesime condizioni: naturalmente, alleviare il disagio degli uni non può voler dire mettere in croce tutti gli altri.

In secondo luogo, una cosa è il problema economico, relativo al risarcimento destinato a chi eventualmente un giorno dovrà traslocare, ma altra cosa, ancor più grave, è il problema del radicamento familiare: la più antica cascina di Case Nuove è del cinquecento, quindi era lì molto prima dell'aeroporto di Malpensa. Intendo dire che vi sono beni non risarcibili, come l'appartenenza ad un pezzo di terra, abitudini radicate — in questi paesi vivono anche persone anziane —, e così via, di cui bisogna tener conto. Tutti questi aspetti, che non concernono i soldi, si chiamano, in una parola, famiglia, vita familiare: di questa io spero e credo che il ministro vorrà tener conto in tutte le decisioni che dovrà assumere da qui in avanti.

Vi è infine una terza brevissima sollecitazione che voglio rivolgere al ministro: non si faccia mai scudo, nel suo operato, di leggi esistenti o non esistenti. Sappiamo che questa abnorme situazione di Malpensa si è verificata perché i criteri applicati al momento della concessione per la costruzione dell'aeroporto erano quelli propri della legge del 1986, quindi differenti da quelli contenuti nella legge attualmente vigente. Il fatto, però, che si sia seguita una legge, anche se sbagliata, non toglie nulla all'abnormalità sostanziale di aver costruito un aeroporto senza tener conto degli esseri umani che vivono nelle sue immediate vicinanze. Questo dovrebbe costituire un precedente di come non si dovrebbe agire applicando una legge che non tiene conto della realtà umana. Migliore esempio non si potrebbe avere.

Signor ministro mi dichiaro, pertanto, parzialmente soddisfatta per la sua risposta, ma spero di poterlo essere di più per i suoi buoni propositi.

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Sergio Fumagalli n. 3-03600 (*vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 3*).

L'onorevole Sergio Fumagalli ha facoltà di illustrarla.

SERGIO FUMAGALLI. Signor Presidente, onorevole ministro, mi rendo conto che le interrogazioni su questo tema saranno diverse, ma io intendeva sottolineare, in particolare, il seguente aspetto: Malpensa 2000 è una grande infrastruttura che risponde ad un bisogno collettivo rilevante e da essa la realtà lombarda e di tutto il nord Italia si aspetta grossi benefici.

I sacrifici connessi a questo insediamento, però, ricadono su una piccola parte della popolazione lombarda ed al tema del conflitto tra gli interessi dei pochi ed i benefici della collettività bisogna dedicare grandissima attenzione perché non riguarda solo questa infrastruttura, ma tutte le grandi infrastrutture.

In merito alla questione, vorrei porle alcune domande di carattere tecnico per poter capire meglio. Le chiedo, in primo luogo, se sia vero ed, eventualmente, se si possa rimediare al fatto che alcuni protocolli operativi prevedono passaggi multipli sull'area di Malpensa (doppi passaggi corrispondono a doppio rumore). Inoltre, vorrei altri chiarimenti riguardo all'equità complessiva delle procedure di decollo e di atterraggio considerando che qui non si tratta di contrapporre i bisogni dei lombardi o dei piemontesi ma di risolvere i problemi di tutti.

PRESIDENTE. Il ministro dei trasporti e della navigazione ha facoltà di rispondere.

TIZIANO TREU, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Signor Presidente, in effetti esistono procedure operative di decollo, a Malpensa come in altri aeroporti – visto che le regole sono internazionali –, che in determinate occasioni prevedono passaggi multipli o un'inversione di rotta.

Nella fase di avvio dell'aeroporto di Malpensa, avendo due piste specializzate, è stata fatta una prima valutazione su quale potesse essere l'ottimo dal punto di vista delle regole tecniche internazionali, nonché da quello dell'impatto ambientale

per i paesi a ridosso di tale aerea. Questa prima valutazione è stata inevitabilmente approssimativa. Dico inevitabilmente, perché le rilevazioni attualmente effettuabili a terra servono a fare solo valutazioni approssimative. Faccio notare che le rilevazioni sono state finanziate in maniera già abbastanza consistente: infatti, è già stato fatto un investimento su questi sistemi di valutazione, pari ad oltre 3 miliardi, da parte sia del Ministero dei trasporti e della navigazione sia di quello dell'ambiente, che già da molto tempo collabora con il mio Ministero.

Ci troviamo adesso nella fase, per così dire, di precisazione per fare in modo che l'ottimo sia più certificabile: c'è una procedura di redistribuzione delle rotte con piani di decollo a ventaglio – come da lei suggerito nella sua interrogazione – ma, soprattutto, si sta cercando di fare una misurazione di tipo matematico dell'effettiva corrispondenza tra la rotta e l'effetto acustico sul territorio.

Sulla base dei risultati ottenuti, nell'arco di due mesi, daremo alle rotte una sistemazione definitiva o comunque più precisa, visto che di definitivo non c'è mai nulla in questa materia. Il nostro obiettivo rimane quello dell'equità complessiva, come da lei sottolineato.

PRESIDENTE. L'onorevole Sergio Fumagalli ha facoltà di replicare.

SERGIO FUMAGALLI. Onorevole ministro, la ringrazio per la sua risposta, anche se le risposte vere alla gente le danno i fatti. Voglio fare solo una considerazione.

Nel territorio lombardo, fortemente urbanizzato e ad alta densità, oggi è molto difficile realizzare qualsiasi tipo di infrastruttura. Se noi non diamo il segnale che, una volta realizzata l'infrastruttura, le persone, che si trovano esposte a dei disagi a causa di una struttura di rilevante interesse pubblico, diventano oggetto di grande attenzione da parte delle autorità e delle istituzioni, non faremo altro che rendere più difficile la realizzazione di qualsiasi altra grande infrastruttura.

Questo è un grande tema che pongo alla sua attenzione perché, se non diamo il segnale che l'attenzione per le persone va al di là del fatto di aver raggiunto il grande obiettivo dell'apertura dell'aeroporto il 25 ottobre, penso allora che determinati comportamenti, senza poterli più sanzionare da un punto di vista morale, ce li ritroveremo inevitabilmente per tutte le grandi infrastrutture di cui peraltro il paese ha un drammatico bisogno.

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Eduardo Bruno n. 3-03601 (*vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 3*).

L'onorevole Eduardo Bruno ha facoltà di illustrarla.

EDUARDO BRUNO. Signor Presidente, con questa interrogazione i comunisti italiani hanno voluto rappresentare al Governo un problema qual è quello dell'aeroporto di Malpensa che è considerato strategico per lo sviluppo infrastrutturale del paese.

Da una recente missione effettuata a Malpensa, su nostra sollecitazione, dalla Commissione trasporti, sono emersi dramaticamente numerosi problemi, tuttora aperti, sia in ordine alla funzionalità dell'aeroporto (ritardi incomprensibili del traffico aereo: un aspetto sul quale potrei dilungarmi) sia in ordine alla tutela delle popolazioni limitrofe per quanto riguarda l'inquinamento acustico e atmosferico.

Signor ministro, vorremmo evitare che un'opera costata alla collettività oltre 2 mila miliardi diventasse una sorta di cattedrale nel deserto o, peggio ancora, una cattedrale nel parco del Ticino, anche in ragione — così pare — di una scarsa redditività della struttura, non avendo raggiunto l'obiettivo prefissato ovvero il recupero di passeggeri in transito, provenienti da altri scali europei quali Zurigo, Francoforte, Parigi, Londra e via dicendo.

PRESIDENTE. Il ministro dei trasporti e della navigazione ha facoltà di rispondere.

TIZIANO TREU, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Condivido l'affermazione di partenza dell'onorevole Eduardo Bruno, ossia che ci troviamo dinanzi ad una struttura strategica per il paese e che per questo è stata fortemente voluta.

Sappiamo che è difficile rendere compatibili infrastrutture di questo tipo con le esigenze della popolazione circostante, un tema, questo, peraltro già sollevato da altri interroganti. Si tratta di uno dei punti che, come ho già detto, ci siamo impegnati ad affrontare.

Quanto alle questioni specifiche sollevate dall'onorevole Eduardo Bruno, vorrei anzitutto dire che, proprio per evitare che l'aeroporto diventi una sorta di cattedrale nel deserto, abbiamo l'esigenza di recuperare traffico aereo che da anni si era trasferito negli aeroporti del centro-Europa, in modo tale che esso, insieme alle attività indotte, sia riportato alla sede naturale: il nord-Italia in questo caso, dove vi è la maggior parte del fatturato e delle esigenze di traffico.

Dai dati che abbiamo finora emerge che l'obiettivo del riequilibrio non è stato ancora raggiunto ma la tendenza è univoca, in questo senso, tanto è vero che da cinque mesi il traffico di Malpensa è in costante crescita. La media annua è di 15-16 milioni di passeggeri, in linea — direi — con le previsioni più ottimistiche.

Per quanto riguarda il traffico merci è in fase di avanzata costruzione la cosiddetta *cargo-city*.

Vi sono, quindi, tutti i presupposti economici per un'effettiva crescita capace di favorire lo sviluppo e una ripresa occupazionale consistente diretta e indiretta. È sufficiente pensare che le assunzioni previste, per quanto riguarda gli operatori diretti presso lo scalo di Malpensa, sono di oltre 1.000 unità. Questo è l'effetto diretto, mentre quello indotto è assai maggiore.

Le disfunzioni originarie dello scalo sono andate diminuendo; attualmente tutti i dati indicano che i ritardi medi di Malpensa sono in linea... Attenzione, magari c'è qualche ritardo in più causato da disfunzione ma vi è anche qualche ritardo

in meno determinato da congestione. Basta andare a Heathrow per constatare come, pur arrivando in perfetto orario, si debba rimanere in giro per il cielo 40 o 50 minuti, il che rende molto elevati i ritardi da congestione.

Evidenzio che la procedura di verifica dell'impatto ambientale — dal momento che lei solleva anche questo problema — è valida fino a 12 milioni di passeggeri e che, ora che si sta superando questo limite, è in fase di riattivazione. Mi sembra che i benefici auspicati comincino ad essere visibili; anche i collegamenti sono in fase avanzata. Abbiamo, viceversa, il problema di migliorare la distribuzione dei disagi.

PRESIDENTE. L'onorevole Eduardo Bruno ha facoltà di replicare.

EDUARDO BRUNO. Come è ovvio, non ci aspettavamo che il ministro risolvesse in pochi minuti tutti i problemi relativi all'aeroporto di Malpensa. Sappiamo che la questione supera l'impegno del singolo ministro.

Prendiamo atto delle sollecitazioni positive che lei ci ha comunicato, ma ci corre l'obbligo di sottolineare l'esigenza che il Governo predisponga su Malpensa una verifica a tutto campo al fine di impiegare nuovi strumenti normativi per dare le necessarie risposte di sviluppo, di compatibilità e di messa in sicurezza sia dello scalo sia dei cittadini.

Vorremmo sollecitare il ministro ad avviare in tempi brevi la procedura di impatto ambientale evitando questo ballootto antipatico tra il Ministero dell'ambiente e quello dei trasporti. È importante procedere a questa verifica perché è stato avviato nella provincia di Varese un piano d'area in cui non è prevista la procedura di impatto ambientale. Voglio sottolineare questo aspetto per gli amici e i colleghi della lega che spesso fanno propaganda elettorale nella provincia di Varese amministrata dalla lega e nella regione Lombardia amministrata dal Polo. Non possiamo ricordarci delle questioni di Varese e di Malpensa solamente a ridosso della campagna elettorale.

GIOVANNA BIANCHI CLERICI. Noi ci viviamo in quei posti!

PRESIDENTE. Onorevole Bruno, deve concludere!

EDUARDO BRUNO. Vi è, infine, l'esigenza di una puntuale e rigorosa applicazione delle norme sull'inquinamento acustico degli aerei, che deve essere realizzata anche anticipando l'applicazione delle normative comunitarie relativamente all'allegato 16 della convenzione ICAO. Possiamo evitare l'utilizzo degli aerei più rumorosi applicando quanto già previsto dalla Commissione europea. Su questo punto chiediamo l'impegno del Governo.

(Collegamento tra contributi versati a diversi enti gestori della previdenza obbligatoria)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Delbono n. 3-03597 (vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 4).

L'onorevole Delbono ha facoltà di illustrarla.

EMILIO DELBONO. Signor ministro, intendo sottoporre all'attenzione sua e del Governo un tema che interessa già oggi migliaia di persone che nel corso della loro vita cambiano attività lavorativa diventando lavoratori dipendenti da professionisti o viceversa.

Questi soggetti, pur avendo versato spezzoni contributivi a più enti previdenziali, non riescono a maturare il diritto alla pensione se non attraverso un meccanismo, che viene definito tecnicamente ricongiunzione, che è assai oneroso e, in quanto tale, scarsamente praticato.

La Corte costituzionale è intervenuta recentemente, esattamente il 5 marzo di quest'anno, chiedendo un intervento legislativo che permetta di avvalersi dei periodi assicurativi pregressi per coloro che non maturano il diritto alla pensione,

indicando di fatto la possibilità di un cumulo che possiamo definire tecnicamente totalizzazione.

Si chiede al Governo se intenda assumere un'iniziativa legislativa perché questa situazione riceva immediatamente una risposta che permetta di sanare questa palese ingiustizia che è anche una grave violazione dei principi costituzionali.

PRESIDENTE. Il ministro del lavoro e della previdenza sociale ha facoltà di rispondere.

ANTONIO BASSOLINO, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* La questione sollevata dall'onorevole Delbono è all'attenzione del Governo ed in particolare dell'amministrazione che rappresento. Stiamo vagliando le diverse ipotesi idonee a dare attuazione alle indicazioni contenute nella pronuncia della Corte costituzionale, che è recentissima. Si tratta ora di individuare la soluzione maggiormente idonea a contemperare l'esigenza di soddisfare le giuste e legittime aspettative dei lavoratori interessati dagli effetti della sentenza della Corte con i meccanismi di onerosità, la cui quantificazione e copertura viene a costituire, naturalmente, un adempimento preliminare o almeno contemporaneo a qualunque iniziativa legislativa.

In questa direzione stiamo già effettuando una ricognizione completa delle posizioni assicurative interessate, in modo da valutare concretamente gli effettivi oneri che ne scaturiranno. Subito dopo si effettuerà l'intervento legislativo, che è legittimo e del tutto giusto.

PRESIDENTE. L'onorevole Delbono ha facoltà di replicare.

EMILIO DELBONO. L'intervento del ministro, che è inevitabilmente interlocutorio, mi vede tuttavia soddisfatto, anche perché lo interpreto come un impegno da parte del Governo a rispondere alla sentenza della Corte costituzionale. Si tenga conto del fatto che gli oneri che inevitabilmente graveranno sia sugli enti gestori

pubblici, sia sulle casse professionali privatizzate, sono una risposta inevitabile. Se infatti quello che sta per concludersi è stato definito il secolo del lavoro e quello che si apre il secolo dei lavori, migliaia di cittadini cambieranno attività lavorativa e questo tema diventerà sempre più di attualità.

(Crisi del settore calzaturiero)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Abaterusso n. 3-03598 (*vedi l'alle-gato A – Interrogazioni a risposta imme-diata sezione 5*).

L'onorevole Abaterusso ha facoltà di illustrarla.

ERNESTO ABATERUSSO. Signor ministro, l'industria calzaturiera italiana attraversa un periodo di difficoltà. Nel settore calzaturiero siamo il terzo produttore mondiale dopo la Cina ed il Brasile ed il secondo esportatore. Ciononostante, soprattutto nel Mezzogiorno, le industrie della scarpa hanno avuto sempre più di una difficoltà a mantenere le quote di mercato faticosamente conquistate, a fronte di una concorrenza spietata da parte di paesi come la Cina, che hanno invaso i mercati mondiali. L'elevato costo del lavoro rispetto alla situazione precedente al 1994 crea disagi enormi alle nostre aziende.

Particolarmente interessata alla crisi del settore è la Puglia, con due zone di forte tradizione: una è quella di Barletta, con 600 piccole aziende e 6 mila addetti; l'altra è la provincia di Lecce, in particolare la zona Casarano-Tricase-Santa Maria di Leuca, con circa 10 mila addetti e 150 aziende, tra le quali le uniche quattro in Europa che occupano ciascuna più di 500 dipendenti. Tra queste vi è il gruppo Filanto, il più grande del settore in Europa, con circa 3 mila dipendenti in zona, oltre l'indotto, ed altre 5 mila all'estero. Questo gruppo dal gennaio scorso, per la prima volta in cinquant'anni di attività, ha collocato in cassa integrazione ordinaria circa 600 dipendenti.

Le chiedo allora, signor ministro, quali iniziative intenda porre in essere il Governo in maniera urgente per affrontare e risolvere la crisi del settore calzaturiero, che rischia di diventare fonte di estremo disagio per migliaia di lavoratori, oltre che per l'intera economia del Salento e di altre zone d'Italia.

PRESIDENTE. Il ministro del lavoro e della previdenza sociale ha facoltà di rispondere.

ANTONIO BASSOLINO, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* Quello cui ha fatto riferimento l'onorevole Abaterusso è uno dei più importanti settori industriali e produttivi. Già nel 1994, in attuazione dell'articolo 6 della legge n. 451, il Ministero del lavoro, di concerto con quello del tesoro, aveva approntato un piano quinquennale al fine di arginare il decremento occupazionale che si era registrato nel settore, con particolare riferimento alla fase della produzione relativa al taglio di prima lavorazione della tomaia.

Il piano, che si concluderà nel dicembre di quest'anno, tendeva a favorire l'occupazione a tempo indeterminato, consentendo l'esonero contributivo assoluto per i primi tre anni e l'esonero temporaneo per gli ultimi due. L'Unione europea ha aperto una procedura di infrazione e questo non ha consentito di realizzare il progetto così come formulato inizialmente. È per questa ragione che il Ministero ha autorizzato la concessione del beneficio nei limiti della *de minimis*, come faceva la Commissione europea in materia di aiuti alle piccole e medie imprese.

L'importanza del tema, che investe un settore fondamentale, ha però suggerito l'opportunità di raccordarne le problematiche con quelle di un altro settore ugualmente determinante, come quello tessile. Per tale ragione si è costituito presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato un osservatorio del settore moda, al quale partecipa anche il Ministero del lavoro e nel quale le parti sociali sono chiamate ad individuare le misure

capaci di contribuire alla soluzione dei tanti problemi.

Specificata attenzione viene rivolta ai temi dell'occupazione, in particolar modo all'applicazione dei contratti di riallineamento, alla riduzione del costo del lavoro, agli incentivi per la riduzione e la rimodulazione di orari, e tutto ciò al fine di allargare la capacità di assorbimento del settore soprattutto nel Mezzogiorno d'Italia e con particolare riferimento alla manodopera femminile.

Concludendo, vorrei anche aggiungere che proprio venerdì scorso sono stato personalmente a Bruxelles per ricontrattare gli sgravi aggiuntivi in materia di contratti di riallineamento; è in corso una discussione impegnata e difficile con la Commissione europea, ma il Governo italiano sta insistendo, ed insisterà ancora, perché vi siano misure ulteriori che tengano conto della particolarità di un settore grande come l'intero sommerso nel Mezzogiorno d'Italia.

PRESIDENTE. L'onorevole Abaterusso ha facoltà di replicare.

ERNESTO ABATERUSSO. Signor Presidente, ringrazio il ministro ed esprimo la mia soddisfazione soprattutto per il fatto che il problema da noi posto venga guardato con estrema attenzione da parte del Governo. D'altronde, non poteva che essere così, visti i dati espressi da tale settore (circa 16 mila aziende in tutta Italia, quasi 200 mila addetti, circa 23 mila miliardi di *export*), che oggi è chiamato a confrontarsi sul mercato mondiale in condizioni difficilissime.

È anche vero che, grazie alle misure varate dal Governo ed approvate dal Parlamento, si sta creando una spinta per nuovi insediamenti nel Mezzogiorno e che, quindi, da tale situazione si deve uscire in maniera positiva. Vi è, infatti, una miriade di aziende del settore operanti nel nord del paese che, di fronte al dilemma se delocalizzare verso paesi terzi o verso il Mezzogiorno, si stanno orientando verso la seconda ipotesi, come da noi auspicato. Le stesse aziende del Mezzogiorno, che