

debba essere declassato a malattia, perché una persona — la donna — debba essere declassata ad oggetto da riparare e perché quello che è un evento dei più belli della vita umana debba essere vissuto come una sorta di catena di montaggio.

Ecco perché reputo che il Governo, come chiesto nell'interpellanza, assuma iniziative. Signor sottosegretario, vi sono due binari da seguire. Il primo consiste nel predisporre una proposta di legge che promuova e dia valore ai medici, agli operatori, alle ostetriche e alle strutture che impegnano la loro pazienza, il loro tempo e il loro amore per promuovere i parti fisiologici e farli avvenire come natura ha deciso e ci si limiti all'intervento soltanto se vi è vero rischio.

In secondo luogo, il Governo ha l'obbligo non solo di accertare che cosa è accaduto nella tragedia di Marianna Cusimano, ma anche di intervenire sull'eccesso del ricorso ai tagli cesarei. Relativamente a tale ultimo punto, nel presentare la mia proposta di legge, da Santa Maria La Nova mi è stato detto, da parte di primari, che esistono strutture sanitarie nel Napoletano in cui la percentuale di parti cesarei è arrivata al 64 per cento. Come si fa, dunque, a garantire che il taglio cesareo — che è, lo ripeto, un'operazione chirurgica — sia praticato soltanto quando risulti strettamente necessario alla salute della donna e del bambino, non come *routine* di comodo e, forse, anche dell'incasso? Questa è la domanda con la quale concludo l'illustrazione della mia interpellanza e mi riservo di intervenire dopo la risposta del Governo.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la sanità ha facoltà di rispondere.

GRAZIA LABATE, Sottosegretario di Stato per la sanità. Signor Presidente, per quanto attiene in particolare all'evento denunciato nell'interpellanza dell'onorevole De Simone, ovvero il decesso della signora Marianna Cusimano, avvenuto il 2 luglio 2000 nell'ospedale Cardarelli di

Napoli, per le complicate intervenute dopo essere stata sottoposta a taglio cesareo presso l'ospedale Umberto I di Nocera Inferiore, in provincia di Salerno, l'assessore alla sanità della regione Campania, interpellato da questo Ministero, ha comunicato di aver disposto un'inchiesta amministrativa urgente, chiedendo una dettagliata relazione sullo svolgimento dei fatti. Nelle quarantotto ore successive, il direttore generale dell'ASL Salerno 1, territorialmente competente, ha consegnato all'assessore una dettagliata relazione, di cui allego copia in risposta all'onorevole interpellante, del direttore sanitario dell'azienda stessa sulla degenza della signora Cusimano presso l'ospedale di Nocera Inferiore.

A seguito della relazione del direttore sanitario redatta in data 4 luglio 2000, il direttore generale — dopo un'attenta lettura nella quale veniva evidenziata una serie di inadempienze sulla compilazione della cartella clinica per scarse o nulle motivazioni sulle procedure terapeutiche adottate —, sentito l'assessore regionale alla sanità, ha disposto in data 6 luglio 2000 la sospensione dall'incarico del dirigente di struttura complessa di ostetricia e ginecologia e del dirigente di struttura complessa di malattie infettive.

È in corso presso la stessa ASL Salerno 1 un'indagine conoscitiva sull'incidenza percentuale dei tagli cesarei rispetto al numero complessivo dei parti, nonché sulle motivazioni cliniche degli stessi. È altresì in corso, da parte della magistratura, un'indagine che — dopo l'autopsia — è in fase di accertamento delle responsabilità.

I problemi sollevati dall'onorevole interpellante hanno fatto riferimento ad un *trend* ormai assai elevato nel nostro paese: mi riferisco al ricorso al taglio cesareo, che in alcuni centri, in Italia, è giunto a livelli vertiginosi. In ogni caso, vorrei sottolineare all'onorevole interpellante che le statistiche dei vari centri non sono tutte comparabili. Bisogna tener presente che percentuali decisamente elevate in alcuni centri vanno rapportate al contesto clinico, valutando che in una clinica univer-

sitaria o in un grande centro ospedaliero confluiscono gravidanze patologiche anche dai centri vicini e che variabili importanti vengono ad essere l'ubicazione, l'attrezzatura, l'organico di un reparto ostetrico e il numero annuo dei parti.

L'incidenza del taglio cesareo, come ha sottolineato l'onorevole interpellante, ha subito dal 1960 ad oggi un notevole incremento, passando da valori tra il 5 e l'8 per cento a valori tra il 25 e il 30 per cento, fino alla più recente indagine statistica che classifica l'Italia come il paese nell'Unione europea con il maggiore ricorso a tale pratica: 36,7 per cento. Tale aumento è dovuto all'ampliamento delle indicazioni ed anche al numero decisamente elevato dei reinterventi; parallelamente si assiste anche ad un progressivo decremento della natalità. Ciò pone seri problemi all'ostetrico che deve assistere al parto, il quale, oltre a valutare le classiche condizioni che possono determinare stati di compromissione materna e fetale, deve essere in grado di estrapolare una serie di indicazioni che facciano ragionevolmente prevedere il pur minimo rischio sia materno sia fetale. Tale sforzo di prevedibilità talvolta fa propendere verso un più sicuro taglio cesareo piuttosto che verso le vie naturali; altre volte fa propendere verso il taglio cesareo a seguito di insicurezze comparative delle variabili o a volte anche per prassi e *routine* strutturale o ospedaliera.

Indubbiamente, anche nell'ostetricia esiste una ricerca, sempre ansiosa di pianificazione, nel tentativo di rendere prevedibile il maggior numero di eventi a rischio. Il taglio cesareo, però, ha rappresentato e rappresenta la via che alcuni ritengono più sicura per concludere l'iter gravidico ogni qualvolta non si realizzano quelle condizioni ottimali che l'ostetricia classica da tempo aveva già individuato e che le attuali tecniche di monitoraggio intragravidico ed intrapartum hanno ulteriormente ampliato.

La moderna ostetricia però si rivolge ad una medicina preventiva, con un'assistenza alla madre e al neonato realmente valida, proteggendone l'integrità e ripor-

tando la concezione culturale e scientifica al rispetto dell'evento parto come evento fisiologico e naturale.

L'obiettivo dell'assistenza ostetrica è divenuto, quindi, quello di non limitarsi alla difesa contro i rischi che minacciano la sopravvivenza del neonato, ma quello di estendersi alla protezione effettiva dell'integrità della partorientente e del neonato. Morbilità e mortalità perinatale non vengono più accettate dalla società quali rischi naturali del parto, ma parimenti dalla società non viene più accettata la tecnologizzazione a tutti i costi un evento naturale.

Possiamo allora riconsiderare che le cause dell'aumento del numero dei tagli cesarei possono essere, per alcuni aspetti, individuate nell'aumento progressivo dell'età materna al parto, associato alle condizioni di primiparietà, all'aumento progressivo delle donne già cesareizzate o già sottoposte ad interventi sull'utero — miomectomie, microplastiche — per le quali si ripropone la necessità di un nuovo intervento, all'abbandono pressoché generale degli interventi vaginali tradizionali, perché richiedono maggiore attenzione, certamente meno rischiosi del parto cesareo, ma che presuppongono un'*équipe* professionale e un'organizzazione della struttura rispettosa di tempi e metodi con cui l'evento fisiologico viene a verificarsi, una migliorata conoscenza della patologia materna e fetale da cui spesso deriva la giusta direttiva di intervenire per via laparotomica, essendo questa la via meno pericolosa quando si verificano condizioni cliniche accertate in cui esiste, appunto, il rischio per la vita sia per la madre sia per il feto, motivazioni culturali e sociali particolari da cui dovrebbero essere escluse quelle tecnicistiche, quelle economiche o quelle dell'autoreferenzialità della struttura.

Riguardo alle indicazioni al taglio cesareo, queste ultime, nell'ultimo quarto di secolo e soprattutto negli ultimi anni, hanno trovato, grazie all'evoluzione scientifica e culturale avvenuta nel nostro paese ma anche a livello europeo, delle indicazioni provenute dall'OMS, cui l'ono-

revole interpellante faceva riferimento. Addirittura, in Italia, alcune regioni hanno espresso linee guida per l'utilizzo del parto cesareo accettate dalle società scientifiche rappresentative ed in fase di prima applicazione. Il Ministero della sanità con il suo progetto obiettivo materno infantile, previsto dal piano sanitario nazionale 1998-2000, di recente adottato con il decreto ministeriale 24 aprile 2000, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 7 giugno, ha provveduto ad individuare, nell'area materno infantile, il percorso nascita come uno dei punti più qualificanti del progetto. In particolare, con il percorso nascita si è fatto in modo che ad ogni parto venga garantito un livello essenziale ed appropriato di assistenza ostetrica e pediatrica neonatologica, allo scopo di superare le situazioni in cui carenze organizzative, strutturali o tecnologiche potessero essere alla base di scelte operative condizionate e rivolte più all'espletamento dell'uso del taglio cesareo che non del taglio fisiologico, anche in strutture ospedaliere.

Nel progetto obiettivo l'offerta dei servizi ospedalieri, ostetrici e pediatrici neonatologici si basa su un'organizzazione a rete, su base regionale o interregionale, articolata su tre livelli, con differenti caratteristiche strutturali e competenze professionali, in modo da garantire la massima corrispondenza tra necessità assistenziali della singola persona ed appropriatezza ed efficacia delle cure erogate.

Nell'ambito dei servizi afferenti all'area dell'emergenza, inoltre, vengono formalizzati i protocolli di intervento con il servizio di trasporto assistito materno ed il servizio di trasporto di emergenza neonatale.

Possiamo dunque considerare il progetto obiettivo un valido supporto all'azione di programmazione regionale e di organizzazione sul territorio degli interventi e delle strutture, a favore di un parto fisiologico e di una nascita sicura. Tuttavia, esperienze avvenute nel nostro paese in otto regioni su venti, che autonomamente hanno provveduto ad avviare

progetti e modelli alternativi nelle strutture ospedaliere o in quelle che comunemente vengono definite case di maternità o, come nella regione Piemonte, con l'intervento di *équipe* professionali ed attrezzate, a domicilio della partoriente — laddove sussistano tutte le condizioni di sicurezza e fisiologicità del parto —, pongono il nostro Ministero, nella predisposizione del futuro progetto obiettivo materno infantile per il piano 2001-2004, nella condizione di predisporre un più articolato intervento in questo settore ed un ventaglio di opportunità per le donne italiane, affinché il parto riassuma davvero la sua caratteristica fisiologica, umanizzata e comunque sicura.

È vero che la diatriba sul piano scientifico tende spesso a contrapporre gli elementi di sicurezza a quelli di fisiologicità, ma credo che la cultura europea ed extraeuropea del movimento delle donne nel nostro paese possa costituire un valido supporto a questo Ministero per la predisposizione delle future linee guida del progetto obiettivo materno infantile, affinché davvero l'organizzazione sanitaria si muova, dentro le strutture preposte e al di fuori di esse, dal punto di vista della promozione e della conoscenza, sul terreno della maternità, affinché essa sia sempre più umanizzata e altrettanto sicura.

PRESIDENTE. L'onorevole De Simone ha facoltà di replicare.

ALBERTA DE SIMONE. Credo che il Governo abbia fornito una risposta dettagliata, ampia e sufficientemente motivata. Tuttavia, devo svolgere ancora alcuni rilievi.

Il primo è il seguente: come controllare l'abuso di tagli cesarei, cioè il ricorso al taglio cesareo laddove invece è possibile un'evoluzione naturale del travaglio e del parto.

Se in una struttura sanitaria si raggiungono percentuali assolutamente scandalose rispetto a quelle indicate dall'Organizzazione mondiale della sanità, non posso non sollecitare che si

proceda ad atti ispettivi precisi al fine di controllare se, prima di intervenire, si è atteso che la partorientente abbia iniziato il travaglio naturale, se si è atteso l'intorbidamento delle acque, un livello di rischio reale, o se invece, come io penso, sia stato programmato a tavolino, su calendario, un taglio cesareo perché è comodo, rende di più e perché oggi i medici, visto che c'è stata una svalutazione a mio avviso eccessiva del ruolo delle ostetriche, non sono più preparati ad assistere i parti naturali. Non li sanno assistere, non conoscono il corpo femminile sia per l'attuale eccesso di denatalità sia perché non hanno avuto modo di imparare. Ci vuole quindi, per così dire, un'attenzione al settore della formazione del personale nonché un controllo severissimo laddove la percentuale di tagli cesarei è scandalosamente alta.

So bene che vi sono regioni in Italia dove si stanno facendo autonomamente dei passi avanti e dei bei progressi che abbiamo avuto modo di valorizzare. Il sottosegretario poc'anzi ci ha detto che otto regioni su venti hanno provveduto ad avviare progetti alternativi. Io dico che è poco. Ecco perché a mio parere è necessaria una legge di indirizzo che sia capace di invertire l'attuale meccanismo degli incentivi, che prescriva che in ogni ospedale ci sia un « luogo casa » colorato, dipinto, arredato come un'abitazione, in cui la donna si può recare con il proprio compagno, con i propri bambini a fare il parto naturale e dove in caso di rischio improvviso e sopraggiunto viene immediatamente trasferita ad altro reparto. Noi non abbiamo luoghi simili negli ospedali italiani! Ci vogliono, lo ripeto, dei « luoghi casa » che già ci sono in altri paesi europei; luoghi dove è possibile recuperare il valore affettivo, umano meraviglioso della nascita, il valore della festa della famiglia per la nascita di un bambino.

Occorre poi una formazione del personale, come c'è stato detto da un primario che non è favorevole ai tagli cesarei. Questi, in particolare mi ha detto:

ricordo che quando ero giovane, trent'anni fa, si seguivano trenta parti al giorno, mentre oggi se ne seguono tre al mese! Un giovane che oggi si laurea in ginecologia non ha modo di imparare come si assiste un parto naturale, mentre si impara immediatamente a fare un taglio cesareo.

In Italia questa prassi ha raggiunto lo scandaloso livello del 36,6 per cento (ma il sottosegretario ci ha fornito un dato ancora più aggiornato); in alcune regioni si è superato il 50 per cento e in alcune strutture addirittura il 64 per cento. Ma non c'è giustificazione che tenga, perché non è possibile che i parti siano quasi tutti patologici, quando l'indice di patologicità indicato dall'Organizzazione mondiale della sanità non è superiore al 10-15 per cento! Le donne italiane non sono, per razza, inferiori a quelle danesi, a quelle spagnole, a quelle francesi, di queste hanno lo stesso fisico, la stessa biologicità. Onorevole sottosegretario, la ringrazio per la passione con cui ha risposto all'interpellanza e so che nella risposta che ci ha dato c'è, per così dire, anche molto di suo, di personale, però le ricordo che anche negli altri paesi si partorisce ormai in età più avanzata, ma solo in Italia la pratica del taglio cesareo è arrivata a questi eccessi.

Concludo risollecitando atti ispettivi e mirati del Governo nelle strutture sanitarie in cui risulta un abuso scandaloso di tagli cesarei.

Desidero che sia punito quel medico che fa un'operazione chirurgica senza attendere, nel caso in cui ciò sia possibile, un'evoluzione naturale del travaglio e del parto. Questo mi pare un danno soprattutto alla donna: una cosa è svegliarsi ed aprire gli occhi « intera », altra cosa è avere l'addome tagliato. È anche un danno psicologico al bambino e all'insieme della famiglia. Bisogna smettere di parlare di taglio cesareo come antidoto al rischio. Conoscendo la data presunta del parto, il rischio è abbattuto, mentre la pratica del taglio cesareo è stata « gonfiata » in misura assolutamente incontrollabile.

(Revisione dei compensi per i presidenti delle commissioni d'esame di scuola media)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Casinelli n. 2-02526 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 2*).

L'onorevole Casinelli ha facoltà di illustrarla.

CESIDIO CASINELLI. Onorevole sottosegretario, con questa interpellanza, vorremmo porre all'attenzione sua e del Governo due problemi di un certo rilievo che riguardano il mondo della scuola.

Il primo è relativo ai compensi che attualmente sono dati ai presidenti delle commissioni d'esame della scuola media. Vi è una sostanziale differenza tra i compensi percepiti dai presidi di scuole medie, che fanno i presidenti presso un'altra scuola, e quelli dei commissari che partecipano, invece, alle commissioni giudicatrici degli esami di Stato. Il compenso per i commissari degli esami di Stato, recentemente rideterminato, si compone di due parti: una quota forfettaria riferita alla sola funzione e una quota forfettaria riferita alla trasferta. Per i presidi delle commissioni d'esame di scuole media, invece, non vi è alcuna quota riferita alla funzione, ma solo un'indennità di missione, calcolata nel rispetto della normativa vigente per tutti i dipendenti dello Stato.

In questo caso specifico, quando le distanze sono di poco superiori ai dieci chilometri e le missioni brevi, questo compenso diventa assolutamente irrisorio, se paragonato all'altro.

Chiediamo se sia intenzione del Governo — e noi riteniamo che ciò sia giusto e debba essere preso in considerazione — riconoscere anche ai presidenti delle commissioni d'esame di scuola media un'indennità di funzione in aggiunta alla trasferta.

Il secondo problema riguarda più in generale l'indennità di missione del personale della scuola, che è calcolata in conformità alla normativa generale che

vale per tutti i dipendenti della pubblica amministrazione. Il personale della scuola è, però, soggetto ad una particolare situazione e peculiarità. La maggior parte delle missioni del personale della scuola si sostanzia in gite di accompagnamento o in visite guidate. In questo caso, vi è una funzione particolare rispetto alla normale funzione di insegnamento, che è di controllo e di attenzione. Per quanto riguarda le gite di istruzione, le agenzie somministrano gratuitamente ai professori e agli accompagnatori il vitto e l'alloggio che dovrebbero essere a carico del Ministero della pubblica istruzione. Per i docenti e per il resto del personale accompagnatore rimane solamente un'indennità di missione che è assolutamente irrisoria. Con questa seconda istanza intendiamo sapere se sia possibile ritenere che il personale della scuola, durante le visite guidate, svolga ulteriori compiti, assumendo responsabilità aggiuntive rispetto a quelle dell'insegnamento e se, pertanto, si possa prevedere un compenso forfettario riferito alla missione, perché di ciò si tratta.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere.

GIOVANNI MANZINI, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, come è noto la legge n. 22 del 5 febbraio 1970 stabiliva in lire 5 mila lorde per ogni giornata d'esame il compenso per i presidenti delle commissioni d'esame di licenza di scuola media. Relativamente a tale compenso, ritenuto eccessivamente esiguo, è stato più volte richiesto dagli interessati un adeguamento, che tuttavia non è intervenuto per esigenze di bilancio. Dall'anno scolastico 1997-1998 tali spettanze sono state abolite, in applicazione di quanto previsto dall'articolo 40 della legge 28 dicembre 1997, n. 449 (legge finanziaria per il 1998). La questione è comunque attualmente all'esame del Ministero, il quale sta valutando la possibilità di attivarsi nelle competenti sedi istituzionali affinché vengano assunte le necessarie iniziative per

assicurare ai presidenti delle commissioni in questione un compenso che costituisca un giusto riconoscimento del loro impegno professionale. Va da sé che tale iniziativa dovrà tenere conto anche delle modifiche intervenute nell'ordinamento scolastico, soprattutto per quanto riguarda la riforma dei cicli, nonché del diverso assetto che acquisisce nello specifico l'esame previsto attualmente al termine della terza media.

Con riferimento ai compensi per le prestazioni lavorative rese dai docenti che accompagnano gli allievi partecipanti a gite scolastiche e a viaggi di istruzione, si premette che dette iniziative sono rimesse all'autonomia decisionale degli organi collegiali della scuola e sono individuate dai medesimi organi all'atto della programmazione delle attività scolastiche ad inizio d'anno, sulla base delle accertate disponibilità finanziarie.

Il contratto collettivo nazionale integrativo del comparto scuola per gli anni 1998-2000, sottoscritto in data 31 agosto 1999, all'articolo 30 individua diverse tipologie di attività da retribuire con il fondo d'istituto; tra le dette attività possono essere annoverate anche le prestazioni rese dal personale docente accompagnatore, in quanto attività deliberate dal consiglio d'istituto nell'ambito del piano dell'offerta formativa. Compete, pertanto, agli organi di governo delle istituzioni scolastiche, tenuto conto delle diverse esigenze didattico-organizzative, prevedere per dette esigenze compensi accessori anche in misura forfettaria, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili. Si fa presente anche che, nel caso in cui dette iniziative comportino spostamenti superiori ai dieci chilometri dalla sede dell'istituzione scolastica, come è stato ricordato dall'interrogante, spetta al docente accompagnatore il trattamento economico di missione, in conformità con quanto previsto dalla vigente normativa per la generalità del personale dipendente statale, dalla quale credo che anche il personale scolastico non possa derogare.

PRESIDENTE. L'onorevole Casinelli ha facoltà di replicare.

CESIDIO CASINELLI. Signor Presidente, mi ritengo parzialmente soddisfatto e ringrazio il sottosegretario per la sua cortesia e per la risposta puntuale che ha fornito. Sono parzialmente soddisfatto in attesa che il Governo, per la parte di propria competenza, ed il Parlamento possano studiare ed approvare norme che vengano incontro alle situazioni delle quali parlavo.

Desidero osservare che le 5.000 lire di cui ha parlato il sottosegretario, vigenti fino all'anno scolastico 1997-1998, rappresentavano una cifra assolutamente irrisoria; tuttavia, per risolvere tale problema non mi sembra che la misura più idonea sia l'abolizione, senza pensare, invece, ad una rivalutazione di tale indennità.

Penso che dalle parole del sottosegretario si evinca la volontà del Governo, mi auguro già in occasione dell'approvazione dei prossimi strumenti finanziari (legge finanziaria e legge di bilancio), di venire incontro alle esigenze — ritengo legittime — di una categoria importante nell'ambito del personale scolastico; mi permetto di ribadire, infatti, che la situazione attuale dei presidi di scuola media è assolutamente offensiva. Si verifica così la circostanza che molti di tali presidi preferiscono essere nominati commissari d'esame nelle scuole superiori o svolgere la funzione di presidenti nelle scuole parificate dove, a parità d'impegno se non con impegno e responsabilità minori, percepiscono un'indennità di gran lunga superiore.

Per quanto riguarda il secondo aspetto, apprezzo la schiettezza della risposta del sottosegretario. Sembra, pertanto, che la possibilità di prevedere un'indennità particolare di funzione in caso di viaggi di istruzione sia rimessa all'autonomia dei singoli consigli d'istituto. Mi rendo conto che questa è una strada percorribile, volevo però rimarcare nuovamente la sostanziale differenza in cui si viene a trovare il personale della scuola — quando svolge il compito di accompagnatore degli

alunni nelle visite guidate — rispetto al personale dello Stato, che va in missione. Quest'ultimo, infatti, riceve naturalmente un'indennità di trasferta ed ha la possibilità di scegliere un ristorante ed un albergo. Ha quindi la possibilità di essere rimborsato di queste spese normali nel corso di una missione o di una trasferta. Il personale della scuola che accompagna gli alunni nelle gite di istruzione o in visite guidate ha l'obbligo e la responsabilità del controllo ventiquattr'ore al giorno!

L'amministrazione, poi, non rimborsa di fatto il vitto e l'alloggio perché essi rientrano tra le prestazioni offerte a titolo gratuito dalle agenzie di viaggio alle scuole che organizzano le visite guidate. Mi pare quindi che queste visite guidate abbiano alcuni aspetti peculiari rispetto alle missioni dell'altro personale pubblico!

Prendo comunque atto che una soluzione al problema può essere trovata nell'ambito dell'autonomia scolastica e delle disponibilità di fondi che le singole amministrazioni della scuola hanno a disposizione.

Signor sottosegretario, la ringrazio comunque per la cortesia della sua risposta.

(Inquinamento acustico dell'aeroporto Malpensa 2000)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Tosolini n. 2-02525 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 3*).

L'onorevole Tosolini ha facoltà di illustrarla.

RENZO TOSOLINI. Lei, sottosegretario Calzolaio, il 30 maggio scorso, nel corso di una conferenza stampa sul rumore aeroportuale dichiarava, sulla base di dati ufficiali in suo possesso, che Malpensa è un aeroporto fuorilegge e che per lo stesso sarebbe stato attivato dal 15 giugno un provvedimento *ad hoc*.

Il ministro Bordon, a margine della sua audizione in Commissione ambiente a Montecitorio, lo scorso 6 giugno, da me sollecitato, così si esprimeva: « (...) tuttavia

si sono installate centraline di verifica ed il Ministero sta acquisendo i relativi dati. Nel tempo che ci eravamo prefissati avremo a disposizione i rilevamenti e potremo verificare se si siano attuati spostamenti rispetto al modello teorico scelto. Lei mi chiede se il ministro » — queste sono sempre le parole del ministro Bordon — « a quel punto deciderà e la mia risposta è sì. Ritengo — e rivendico qui una parte di esperienza compiuta presso il Ministero dei lavori pubblici — che in presenza di dati certi ed inoppugnabili occorra decidere e non si possa rinviare. Forse ci saranno ulteriori polemiche, ma posso garantire che il monitoraggio e la costante attenzione ai problemi dell'inquinamento acustico di Malpensa non verranno meno; in secondo luogo, in tempi molto rapidi (credo una quindicina di giorni e sicuramente entro giugno) il ministro, sulla base di questi dati, interverrà, se necessario, con una decisione che ovviamente, per quanto possibile, sarà presa insieme agli altri colleghi interessati ».

Queste sono le parole pronunziate dal ministro Bordon il 6 giugno, in occasione della sua audizione per l'illustrazione delle linee programmatiche del suo dicastero, presso la Commissione ambiente della Camera.

Signor sottosegretario, i dati provenienti dalle 24 centraline fonometriche disposte in altrettante stazioni di rilevamento nei comuni interessati dall'inquinamento acustico aeroportuale di Malpensa 2000 confermano la violazione dei limiti stabiliti dalla vigente legislazione in 17 stazioni su 24.

Signor sottosegretario, la pregherei di non cadere eventualmente nell'ingenuo tentativo di considerare i valori delle centraline non ancora del tutto ufficiali perché non sono stati certificati dall'ANPA, che è pur sempre una costola del Ministero dell'ambiente dal quale dipende. I dati sono reali e, pertanto, sulla base di questi valori, ci attendiamo risposte precise.

Vorremo sapere quali urgenti provvedimenti siano allo studio da parte del

Governo per tutelare il diritto alla salute di circa 300 mila cittadini residenti nei comuni limitrofi al perimetro aeroportuale di Malpensa che sono vittime, di conseguenza, dell'assoluta incompatibilità ambientale di Malpensa 2000!

Signor sottosegretario, mi auguro che queste riflessioni producano un immediato intervento dell'esecutivo a conferma di quanto ufficialmente anticipato sia da lei che dal ministro Bordon. Grazie.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Tosolini.

Il sottosegretario di Stato per l'ambiente ha facoltà di rispondere.

VALERIO CALZOLAIO, Sottosegretario di Stato per l'ambiente. Signor Presidente e onorevoli colleghi, l'interpellanza dell'onorevole Tosolini (firmata anche da molti altri colleghi parlamentari) chiama in causa sia gli aspetti generali sul rumore aeroportuale che aspetti specifici legati all'infrastruttura di Malpensa. Cercherò di intrecciare la risposta rispetto ad entrambi questi aspetti o insieme di aspetti.

L'inquinamento acustico da traffico aereo è ancora in crescita in Italia come nella grandissima parte dei paesi sviluppati, anche per il costante incremento dell'uso dell'aereo come mezzo di trasporto. Tale inquinamento ha determinato, e continua a determinare, proteste da parte della popolazione residente nelle immediate adiacenze dei siti aeroportuali accompagnate spesso anche da azioni legali. È questo il caso di Malpensa, ma non solo di Malpensa né nel nostro paese né a livello internazionale. Tuttavia, ormai nel nostro paese il quadro normativo e regolamentare (spero ce ne possa dare atto) necessario per rendere finalmente compatibili le attività aeroportuali con le esigenze di tutela ambientale e con la qualità della vita dei cittadini, è ormai completo e vi sono le condizioni per attuarlo in modo organico avviando quella attività di prevenzione e di riduzione dell'inquinamento acustico nelle infrastrutture aeroportuali che anche lei sollecita non solo per Malpensa.

Sono stati emanati cinque provvedimenti in attuazione della legge quadro sul rumore (la legge n. 447 del 1995 entrata in vigore circa quattro anni e mezzo fa) e coprono tutti gli aspetti normativi e applicativi. Si va dalla definizione delle metodologie di misura del rumore alle norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili, ai criteri per la progettazione di sistemi di monitoraggio, alla classificazione degli aeroporti, alla individuazione delle zone di rispetto e delle procedure antirumore.

Il provvedimento per la regolamentazione del rumore notturno non è invece ancora in vigore essendo stato impugnato, unico articolo della normativa, dalle compagnie aeree dal momento che è stata disposta una sospensiva, sicché la questione allo stato attuale è irrisolta e ha riflessi su Malpensa, come poi diffusamente cercherò di spiegare.

La legge quadro introdusse la distinzione tra sorgenti fisse e sorgenti mobili inserendo tra le prime tutte le infrastrutture di trasporto compresi gli aeroporti. Sulla base di questa norma sono state predisposte le iniziative per il contenimento del rumore nelle infrastrutture aeroportuali che comportano una serie di misure e di approcci complessi e differenziati: la realizzazione di aerei meno rumorosi e conseguentemente la messa al bando di quelli più rumorosi; l'incentivazione all'impiego di aeromobili più silenziosi; la determinazione dell'inquinamento acustico nei dintorni dei singoli aeroporti mediante zonizzazione acustica del territorio circostante; la regolamentazione dell'uso del territorio limitrofo mediante un'adeguata pianificazione urbanistica; l'ottimizzazione delle attività aeroportuali e delle tecniche di utilizzo degli aeromobili nelle fasi di atterraggio e di decollo; la realizzazione di sistemi automatici e così via.

Per l'aeroporto di Malpensa ricordo che con il decreto di valutazione di impatto ambientale del novembre 1999 il Ministero dell'ambiente, di concerto con il Ministero dei beni culturali, riconosceva l'esistenza di una situazione di rilevante

impatto ambientale già in atto conseguente alla prima fase di trasferimento dei voli da Milano a Malpensa, avvenuto il 25 ottobre 1998.

In seguito a quel trasferimento, il traffico di punta passava da circa 300 movimenti al giorno previsti nel 1986, e di fatto presenti nell'ottobre 1998, immediatamente prima del trasferimento, a 804 movimenti al giorno. A maggior ragione il decreto esprimeva giudizio negativo circa la compatibilità ambientale della seconda fase di trasferimenti tesa a portare il traffico di punta a 944 movimenti al giorno.

La gravità dell'impatto ambientale e il conseguente giudizio negativo discendevano dalla constatazione, sulla quale lei è ritornato, dell'assenza di interventi di mitigazione, di limitazione e di eliminazione degli impatti acustici. Da questa mancanza derivavano due principali conseguenze negative: un'amplissima zona risultava compresa nella fascia delimitata dall'isofona 60 Lva dB(A), sottoposta a livelli di rumore superiori a quelli delle aree esterne all'intorno aeroportuale e, soprattutto, una rilevante quota di popolazione (1.069 abitanti secondo le stime presentate dalla SEA nello studio di impatto ambientale e 2.150 secondo le stime della commissione Romagnoli) risiedeva nella fascia compresa tra le isofone Lva 65-75 dB(A), più alta, nella quale la residenza non è ammessa in base alla legislazione vigente nel nostro paese.

Di fronte a tale situazione, il decreto interministeriale del 25 novembre 1999 stabiliva la necessità di ridurre al minimo l'impatto acustico conseguente ai livelli di traffico attuale ricorrendo ad ogni possibile misura, compresa la riduzione del numero dei voli ed un preciso percorso per la ricerca dello scenario di minimo impatto acustico, da ottenersi attraverso le modalità di gestione del traffico aereo e la definizione di interventi di riduzione, mitigazione, compensazione degli impatti non ulteriormente riducibili, anche attraverso misure di delocalizzazione di residenze e recettori sensibili.

Successivamente, il 13 dicembre 1999, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministero dei trasporti, si autorizzava il trasferimento dei voli dall'aeroporto di Linate a quello di Malpensa, subordinandolo contestualmente all'attuazione di interventi di mitigazione ambientale, oltre che di ottimizzazione gestionale da eseguirsi in fase di esercizio dell'aeroporto, interventi che riprendevano sostanzialmente le indicazioni per la ricerca dello scenario di minimo impatto previsto nel decreto VIA del Ministero dell'ambiente. In conseguenza di tale decreto, è stato messo a punto uno scenario di minimo impatto, tuttora in fase di ottimizzazione, per quanto riguarda sia la gestione, sia le modalità dei voli, sia il posizionamento ed il funzionamento delle centraline di monitoraggio.

Per quanto riguarda gli interventi di mitigazione, è stato firmato un accordo di programma quadro in materia di trasporti per l'aeroporto Malpensa 2000, concernente gli interventi di delocalizzazione degli insediamenti residenziali nei comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno, attraverso l'utilizzo di fondi pari a 300 miliardi complessivi. Attualmente, è in corso la definizione dei criteri e dei metodi per la determinazione dei valori e delle altre voci di indennizzo.

Nel corso della conferenza stampa del 30 maggio, alla quale lei, onorevole Tosolini, ha fatto riferimento (lascero i dati forniti nella conferenza stampa, perché vengano allegati al resoconto stenografico), non ho parlato dello specifico caso di Malpensa: la conferenza stampa era dedicata alle misure prese e alle politiche avviate per la riduzione e la prevenzione dell'inquinamento acustico nelle infrastrutture aeroportuali in tutti gli aeroporti italiani. In quella sede, ho fatto riferimento ai primi dati di pochi aeroporti che hanno già strutture di rilevamento dell'inquinamento acustico, spiegando esplicitamente che quelli per Malpensa, risultanti dalla campagna di monitoraggio avviata in attuazione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 13 dicembre 1999, ma anche quelli precedenti, non

erano ancora validati e significativi. Quindi, ho sostanzialmente fatto il ragionamento opposto a quello cui lei si è riferito.

La campagna finalizzata ad accertare lo scenario di minimo impatto è in corso: è iniziata il 20 aprile e terminerà il 20 luglio, fra pochi giorni. Le valutazioni sulla coerenza tra l'esercizio delle attività aeroportuali e lo scenario potranno essere effettuate a conclusione del monitoraggio, come previsto dal decreto. Nel corso dei successivi quindici giorni, i dati saranno valutati e validati dall'ANPA, sulla base della correlazione spazio-temporale del rumore segnalato dalle 24 centraline con le tracce radar dei velivoli. Pertanto, il rapporto conclusivo della campagna di monitoraggio sarà disponibile entro il prossimo 5 agosto.

Per evitare di costruirmi l'alibi al quale lei, onorevole Tosolini, ha fatto riferimento, le ribadisco che non c'entra la conferenza stampa del 30 maggio, dove abbiamo confermato i dati su tutti gli aeroporti italiani ed abbiamo diffuso per la prima volta lo studio svolto dal servizio competente del Ministero dell'ambiente sul quadro dei voli notturni in tutti gli aeroporti italiani (fino ad allora inesistente).

Al riguardo, chiedo alla Presidenza di autorizzare la pubblicazione delle tabelle ad esso relative in calce al resoconto della seduta odierna.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente.

VALERIO CALZOLAIO, Sottosegretario di Stato per l'ambiente. Lo studio delinea una situazione preoccupante per quanto riguarda i voli notturni in molti aeroporti italiani, con disagi e peggioramento della qualità della vita, tanto più che in molti aeroporti europei sono state introdotte limitazioni che ancora non sono operative, invece, nel nostro paese. In questo quadro, si pone la situazione di Malpensa, pure per i voli notturni.

Abbiamo segnalato come a Malpensa ci siano ben 5.784 voli merci notturni in un

anno, la cifra più alta in assoluto nel nostro paese, e quasi il 16 per cento del totale dei voli notturni. Pertanto si tratta di una cifra molto elevata, che ha richiesto e richiede una seria riflessione da parte del Governo. Anzi, anche sulla base di questi dati, come lei sa, il Ministero dei trasporti e il Ministero dell'ambiente avevano previsto una diminuzione dei voli notturni. Detto ciò, la situazione di Malpensa era nota in base al decreto, quindi il riferimento che lei fa può essere solo la sintesi delle attività del Governo nell'ultimo anno; non si parla solo della citazione del sottosegretario per l'ambiente, tutto il Governo è consapevole della situazione, vale a dire che in determinati orari e per molti voli si supera il limite previsto dalla legge: è indispensabile attivare interventi adeguati, che dovranno essere definitivamente svolti dopo la conclusione, il 5 agosto, del monitoraggio e la conoscenza del relativo rapporto.

Tuttavia, come dicevo, per non subire l'alibi al quale lei ha fatto riferimento, ho cercato di procurarmi tutti i tabulati in corso d'opera per quanto riguarda Malpensa, ma si tratta di tabulati assolutamente non validati e non significativi. Nel caso di alcune centraline, un terzo delle 24 arriva fino al 30 giugno; per le altre o fino al 20 maggio o fino al 30 aprile. Si tratta di dati che già conosceamo e sui quali si era già discusso e si era avuta notizia sugli organi di informazione. Certo, i suddetti tabulati segnalano e confermano che c'è un superamento dei limiti e, per quanto riguarda quelli fino al 30 giugno, nella maggior parte dei casi, le otto centraline, è riferito soprattutto al periodo notturno e alla grande quantità di voli notturni a Malpensa. Tuttavia, non sono dati sui quali si possono intraprendere misure di carattere amministrativo e che devono inserirsi in un contesto di normative su Malpensa che il Parlamento ha contribuito a definire anche con atti di indirizzo. D'altra parte, come lei sa, e credo condivida, i dati del monitoraggio sull'inquinamento acustico a Malpensa andranno valutati anche nel contesto del ruolo del trasporto aeroportuale in Italia

e in Europa. L'Italia ha deciso di puntare sull'aeroporto di Malpensa come infrastruttura europea. Prima e meglio dovevamo collegare questa scelta a una valutazione e ad una riduzione dell'impatto ambientale, ma ciò riguarda, innanzitutto, gli anni 1994 e 1995 e non vale solo per Malpensa. Sappiamo, infatti, che c'è una tendenza all'aumento dei voli e dobbiamo far sì che volino aerei meno rumorosi, in strutture che prevengano l'inquinamento acustico, attraverso modalità che riducano l'impatto sui cittadini, in funzione del diritto della salute e dell'ambiente.

Quando si proibiscono voli o si limitano aeroporti, occorre capire se i voli vengono trasferiti in aeroporti meno rumorosi o più rumorosi, inquinando meno persone o più persone, se i voli possono essere spostati di orario, di rotta, di procedura, se esistono vie aeree non inquinanti. Dovremo discutere di tali aspetti anche affrontando gli indirizzi del piano generale dei trasporti (programmi, sistemi, modi e intermodalità del trasporto di persone e di merci).

Comunque, sulla base del rapporto relativo alle 24 centraline, saranno proposte le misure necessarie per contenere l'impatto acustico delle attività aeroportuali di Malpensa, d'intesa con le altre amministrazioni dello Stato, le regioni, le province e i comuni interessati. Gli strumenti di questa riduzione potranno essere molteplici: dalla nuova distribuzione delle rotte all'uso delle piste, alla riduzione del numero dei voli soprattutto merci e notturni.

Valutazioni stralcio di quei tabulati e di quei dati non sono significative ai fini della coerenza con lo scenario di minimo impatto. È importante sottolineare che ogni considerazione sui dati *spot*, cioè di una singola centralina, non del loro insieme, riferiti a periodi di monitoraggio limitati, avrebbe valore indicativo ma non potrebbe essere utilizzata per trarre indicazioni sugli impianti.

Le potrei dire che nella valutazione delle rotte bisogna avere il quadro di tutte le 24 centraline contemporaneamente. Tuttavia, non siamo rimasti con le mani

in mano, anche avendo conosciuto questi tabulati e, in considerazione dei dati emergenti abbiamo ripetutamente sollecitato, con lettere del 9 giugno e del 30 giugno, la direzione dello scalo di Malpensa a convocare la commissione aeroportuale prevista dal decreto ministeriale del 31 ottobre 1997, allo scopo di predisporre contestualmente alle operazioni di monitoraggio le proposte per le procedure antirumore e le azioni di risanamento, già prima delle conclusioni. Purtroppo fino ad oggi la direzione dello scalo non ha ancora risposto al Ministero dell'ambiente. Come ho già detto, abbiamo cercato di attuare, per la parte di nostra competenza, quanto previsto dalla legge quadro e restiamo convinti che è indispensabile un provvedimento generale e per i singoli aeroporti sui voli notturni.

Il decreto è stato emanato per due volte, d'intesa con il Ministero dei trasporti, e un solo articolo per due volte è stato annullato da sentenze del TAR del Veneto, a seguito di ricorso di alcune società di gestione aeroportuale. L'articolo era riferito ai voli notturni e non impediva l'esecuzione di ogni volo notturno, ma semplicemente li regolamentava, in funzione dei velivoli impiegati e del livello di rumore prodotto in corrispondenza dei ricettori più esposti della popolazione alla quale lei ha fatto riferimento.

A questo proposito le ricordo che il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su Malpensa del 13 dicembre 1999 è stato emanato essendo ancora in vigore quell'articolo sui voli notturni e, di conseguenza, lo scenario di minimo impatto previsto in quel decreto e che le centraline stanno monitorando è stato definito assumendo la limitazione dei voli notturni come condizione di base, cioè come condizione già in essere, mentre l'evoluzione della sospensiva del TAR del Veneto ha fatto sì che lo scenario di minimo impatto non sia quello previsto dal decreto sulle centraline di monitoraggio.

Anche di questo dovremo tener conto nella definizione, che dovrà avvenire al più presto — come dicevo prima, a

partire dal 5 agosto —, delle misure immediate per affrontare uno stato di disagio che risulta confermato dai dati in nostro possesso. Tali dati, tuttavia, non ci permettono ancora di adottare gli interventi amministrativi conseguenti.

PRESIDENTE. L'onorevole Tosolini ha facoltà di replicare.

RENZO TOSOLINI. Signor sottosegretario, non ci siamo, non ci siamo proprio e mi dispiace doverlo confermare. Ho notato che lei ha dovuto far ricorso a vere e proprie acrobazie oratorie per cercare di coprire il disinteresse che vi è stato nel corso di tutta la legislatura da parte del suo esecutivo sulle drammatiche ricadute di Malpensa 2000.

Entro subito nel merito della sua conferenza stampa del 30 maggio. Lei ha detto che si trattava di un problema a carattere diffuso e generalizzato. A tale riguardo ho il conforto di una quindicina di agenzie. Ne cito una a caso (non vorrei davvero metterla in imbarazzo): « Su Malpensa si può escludere che ci possa essere una limitazione *ad hoc* dei voli notturni: è il commento del sottosegretario all'ambiente Valerio Calzolaio, che ricorda come i dati presentati oggi sullo stato dell'inquinamento acustico e del rumore aereo disegnino una situazione preoccupante sullo scalo milanese. Fin da ora si sa che alcune delle centraline dei quattro centri abitati attorno all'aeroporto sfiorano i limiti di legge. Bisogna studiare la situazione, assieme al ministro dei trasporti e alla Commissione europea, avviare azioni di bonifica e risanamento locali, ma Malpensa è invece una vicenda nazionale e, quindi, i provvedimenti vanno valutati come una grande questione nazionale ». In chiusura del comunicato stampa...

VALERIO CALZOLAIO, Sottosegretario di Stato per l'ambiente. Era un'agenzia di stampa.

RENZO TOSOLINI. Mi scusi. Comunque, non ho trovato traccia di smentita il

giorno dopo. Molto probabilmente lei sarà stato occupato istituzionalmente in altro luogo.

VALERIO CALZOLAIO, Sottosegretario di Stato per l'ambiente. Confermo tutto.

RENZO TOSOLINI. Probabilmente conferma anche questo: « Fra i dati definitivi sullo scalo milanese, comunque, occorrerà aspettare il 15 giugno... ». Siamo al 13 luglio.

VALERIO CALZOLAIO, Sottosegretario di Stato per l'ambiente. Non i dati definitivi. C'è uno sbaglio.

RENZO TOSOLINI. ... « dopo la validazione dei campionamenti delle 24 centraline piazzate nelle case, che — scherza Calzolaio — qualche volta hanno registrato anche lo sfioramento acustico del rumore dei pollai. Se dai dati viene fuori un'emergenza, su Malpensa ci può essere — ripeto — un provvedimento *ad hoc* ». Ecco di quali provvedimenti le stavo chiedendo, i provvedimenti che lei ha anticipato e ai quali il suo stesso ministro ha fatto riferimento in Commissione ambiente lo scorso 6 giugno. Non vorrei cadere nella retorica, signor sottosegretario, ma lei parla di emergenza e mi sembra che l'emergenza purtroppo sia presente a Malpensa.

Non è presente soltanto dall'ottobre 1998, cioè da quando sono stati attivati i meccanismi per il trasferimento dei voli a Malpensa, ma è presente sin dal lontano 1985, anche se allora si trattava solo di timori che oggi però si sono trasformati in drammi, come lei ben saprà, poiché conosce bene tutta la problematica. A chi sono da ascrivere questi sconvolgimenti territoriali che provengono da Malpensa?

Qui si parla di totale assenza di provvedimenti che dovevano abbattere il devastante impatto acustico: infatti da quindici anni non viene fatto nulla. Nel 1985 è stata promulgata la legge che sanciva l'ampliamento dell'aeroporto di Malpensa

ma fino ad oggi nulla è stato fatto, soprattutto a livello preventivo, nell'area limitrofa all'aeroporto. Ad essere sinceri, qualche piccola iniziativa il Governo l'ha assunta: sono state nominate dal Ministero dei trasporti commissioni e subcommissioni, sono stati istituiti tavoli di studio ed altro per tutelare interventi e per verificare l'esistenza di margini di difesa per le popolazioni residenti nelle aree limitrofe all'aeroporto. Tali istituti erano volti anche ad imprimere un'accelerazione allo sviluppo di Malpensa 2000. Lo sviluppo è stato talmente devastante che l'ex ministro Ronchi qualche mese fa, come lei certamente saprà, ne ha dovuto certificare la totale incompatibilità ambientale.

Non mi voglio soffermare sull'ottusità del contenuto dei diversi decreti legislativi che hanno definito le modalità per il trasferimento dei voli da Linate a Malpensa perché sono state sufficientemente significative le manifestazioni che si sono tenute nell'area di Malpensa. Si è trattato di manifestazioni promosse dai locali comitati civici, dagli ambientalisti da decine e decine di sindaci e di conseguenza non si può parlare di strumentalizzazione. I sindaci interessati sono ormai quasi un centinaio e rappresentano comuni sia dell'est sia dell'ovest Ticino. Lei conosce benissimo la situazione angosciante di comuni come Lonate Pozzolo, Ferno, Samarate, Asago Seprio, Casorate, Somma Lombardo, Vizzola Ticino, tanto per citare quelli che fanno parte del sedime aeroportuale del versante lombardo. Per il versante piemontese è sufficiente ricordare il comune di Varallo Pombia.

Le manifestazioni ormai hanno un carattere anti-Malpensa, nel senso che chiedono il ripristino della legalità che è venuta a mancare, come dimostrano i dati qui richiamati. Sono dati reali, signor sottosegretario, ed è per questo che io ho detto che lei ha fatto ricorso ad acrobazie oratorie. Lei ha detto che questi dati non sono vidimati, ma forse hanno bisogno della marca da bollo? Questi sono dati inconfutabili, anche se forse c'è qualcosa che mi sfugge. Lei

sarà sicuramente a conoscenza della delibera della giunta regionale del 1986 che fissava ad 8 milioni il tetto dei passeggeri. Ecco perché parlo di illegalità quando mi riferisco alla totale inosservanza delle disposizioni, compresa una delibera della giunta regionale della Lombardia. Il tetto fissato da quella delibera era, dunque, di 8 milioni di passeggeri. Oggi, sulla base di dati che lei conosce benissimo, abbiamo superato i 20 milioni di transiti l'anno. Ciò significa — come ha ricordato lei poco fa — centinaia e centinaia di velivoli che nell'arco delle ventiquattr'ore (cioè giorno e notte) sorvolano a bassa quota aree densamente urbanizzate. A questa situazione si è cercato in qualche modo di porre riparo anche con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 13 dicembre 1999, da lei citato. Tale decreto — come sanno i miei concittadini nell'area della Malpensa — non è altro che il frutto della profonda lacerazione tra gli ex ministri Treu e Ronchi relativamente a quella sede aeroportuale.

Signor sottosegretario, conosco benissimo il disposto da lei citato, in quanto è diventato ormai il nostro vademecum. Purtroppo, citando tale disposto, lei non ha fatto riferimento all'allegato D, ovvero alla parte più importante relativa al recupero ambientale, che rimane a tutt'oggi disattesa. Vorrei citare tale allegato per dovere di cronaca. In esso si parla di interventi a medio termine. Per quanto riguarda l'area, si prevede una campagna di monitoraggio della durata di un anno, a partire da gennaio 2000 (e non da gennaio 2001!). Per quanto riguarda l'acqua, è previsto un aggiornamento del piano aeroportuale delle acque della durata di sei mesi, da gennaio a giugno. Signor sottosegretario, non le ho posto domande al riguardo, perché mi auguro che tale piano sia stato completato. È prevista poi la realizzazione di una rete di pozzi di controllo (la durata dell'intervento è fissata in un anno) ed il monitoraggio della qualità dell'acqua. Per

quanto riguarda la salute pubblica, è prevista un'indagine epidemiologica. Per il verde, invece, è prevista la realizzazione di una fascia di protezione della durata di 3 anni a partire da gennaio 2000; dovrebbe essere già iniziata, ma andrò a verificare. È previsto, poi, il monitoraggio del danno forestale, nonché la ricognizione degli aeromobili appartenenti al capitolo 3, secondo un criterio di *performance* acustica sulla base del quale definire immediati limiti specifici da rispettare durante le operazioni di decollo nel prossimo futuro, nonché ulteriori misure di selezione del traffico. Inoltre — si tratta forse della previsione più importante — si prevede la verifica della possibilità di spostamento dei voli *charter* o di altri voli da Malpensa a Linate o ad altri aeroporti.

PRESIDENTE. Deve concludere, onorevole Tosolini.

RENZO TOSOLINI. Concludo, signor Presidente. Signor sottosegretario, perché a questo punto non si ha il coraggio di ammettere che è stata persa una battaglia e che ci si è arresi al cospetto di quel che, sin dall'inizio della legislatura, ho definito un tipico caso di cecità progettuale? Perché non si vuole attivare immediatamente l'allegato D del decreto citato? Perché non si cerca di attivare immediatamente quello studio per spostare i voli *charter* da Malpensa ad altri aeroporti? Infatti, oltre a Malpensa e Linate, vi sono gli aeroporti di Orio al Serio e di Cameri: si tratta di aeroscali che fanno parte geograficamente dell'hinterland milanese.

Signor sottosegretario, ho la strana sensazione — è quasi diventata una certezza — che sulla grande questione nazionale di Malpensa (come lei stesso l'ha definita) l'esecutivo voglia guadagnare solo un po' di tempo. Si sarebbero dovuti già avere quei risultati validati — come ha detto lei — al 15 giugno: siamo arrivati al 10 agosto e, molto probabilmente, slitteranno ancora. Ritengo che si voglia solo guadagnare qualche mese sino alla pros-

sima tornata elettorale, per consegnare questo cerino acceso al prossimo ministro competente, che probabilmente sarà del Polo. Mi auguro, comunque, di essere smentito e di trovarmi in un prossimo futuro nella stessa paradossale situazione in cui mi sono trovato in Commissione trasporti quando, a seguito di una mia ennesima sollecitazione, affinché intervenisse autorevolmente sulle problematiche correlate a Malpensa, l'ex ministro Ronchi mi rispose personalmente nei seguenti termini: « Cosa volete che faccia? Sono solo un povero ministro ».

PRESIDENTE. Il che non è poco.

È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze urgenti all'ordine del giorno.

Trasmissione dal Senato di un disegno di legge di conversione e sua assegnazione a Commissione in sede referente ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza, in data 12 luglio 2000, il seguente disegno di legge che è stato assegnato, ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 1, del regolamento, in sede referente, alla IV Commissione permanente (Difesa):

S. 4675.- « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 19 giugno 2000, n. 163, recante disposizioni urgenti in materia di proroga della partecipazione militare italiana a missioni internazionali di pace » (*approvato dal Senato*) (7194), con il parere delle Commissioni I, III (*ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento*), V, VIII e XI.

Il suddetto disegno di legge, ai fini dell'espressione del parere previsto dal comma 1 del predetto articolo 96-bis, è stato altresì assegnato al Comitato per la legislazione, di cui all'articolo 16-bis del regolamento.

**Ordine del giorno
della seduta di domani.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani:

Venerdì 14 luglio 2000, alle 9:

1. — *Discussione della proposta di legge:*

S. 273 — D'iniziativa dei Senatori Daniele GALDI ed altri: Nuove norme in materia di integrazione al trattamento minimo (*Approvata dal Senato*) (6250);

e delle abbinate proposte di legge: CALDEROLI; CORDONI ed altri; POLI BORTONE; BASTIANONI. (135-898-1012-3419).

— *Relatore:* Valetto Bitelli.

2. — *Discussione della proposta di legge:*

S. 580-988-1182-1874-3756-3762-3787 — D'iniziativa dei senatori LAVA-GNINI ed altri; CARCARINO; CAMO ed altri; MANFREDI ed altri; SPECCHIA ed altri; CAPALDI ed altri; GIOVANELLI ed altri: Legge-quadro in materia di incendi boschivi (*Approvata, in un testo unificato, dalla XIII Commissione permanente del Senato*) (6303);

e delle abbinate proposte di legge: POLI BORTONE ed altri; MAMMOLA ed altri; SCALIA. (951-6195-6621).

— *Relatore:* Galdelli.

La seduta termina alle 11,45.

TABELLE CITATE DAL SOTTOSEGRETARIO VALERIO CALZOLAIO IN SEDE DI RISPOSTA ALL'INTERPELLANZA URGENTE TOSOLINI N. 2-02525

Ministero dell'Ambiente
AEROPORTI ITALIANI: VOLI NOTTURNI

Per la quantificazione del numero di movimenti notturni nei principali aeroporti nazionali, nella fascia oraria compresa tra le ore 23:00 e le ore 6:00, sono state contattate le società di gestione di ciascuno scalo.

Tali società hanno fornito i dati richiesti, relativi per lo più al 1999, per le diverse tipologie di voli: voli linea, voli charter, voli postali, voli merci, altri voli (taxi - ambulanze, scali tecnici, voli di aviazione generale, ecc.).

I dati, riportati nella tabella allegata, sono stati normalizzati rispetto ad un anno solare (365 giorni) al fine di quantificare l'operatività notturna del singolo aeroporto. Inoltre, al fine di renderli confrontabili fra loro si è calcolato il valore « della media per notte » ottenuto rapportando il numero di voli totali nell'arco dell'anno al numero di giorni dell'anno interessati dal suddetto numero di voli.

In tabella è riportato, infine, il numero di voli totali su tutto il territorio nazionale (per i principali aeroporti) per le differenti tipologie di movimenti nonché per tutti i voli complessivi.

Successivamente i dati elaborati sono stati graficati per rendere più evidente l'operatività notturna dei diversi aeroporti.

Ministero dell'Ambiente

AEROPORTI ITALIANI - VOLI NOTTURNI (*Fascia oraria: 23,00-6,00*)

AEROPORTI	Voli linea	Voli charter	Voli postali	Voli merci	Altri voli *	Voli totali	Media voli per notte	Anno dati	Società di gestione
Ancona « Falconara »	0	0	480	0	—	480	1,32	1999	AERDORICA
Bari « Palese »	0	0	350	244	—	594	1,63	1999	SEAP
Bergamo « Orio al Serio »	444	24	5256		—	5724	15,68	1999	Direz. Circosc. Aerop.
Bologna	1906		489	876	—	3271	8,96	1999	ADB
Brindisi « Papola Casale »	0	0	0	0	—	0	0,00	1999	Direz. Circosc. Aerop.
Cagliari-Elmas	730	103	772	148		1753	4,80	1999	SOGAER
Catania « Fontanarossa »	2190	1095	730	1460	—	5475	15,00	1999	SAC
Firenze « Amerigo Vespucci »	683		0	0	—	683	1,87	1999	SAF
Genova	90		892		—	982	2,69	1999	AGS
Milano « Linate »	0	0	0	2490	—	2490	6,82	1999	SEA
Milano « Malpensa »	0	0	0	5784	—	5784	15,85	1999	SEA
Napoli « Capodichino »	676	0	801	572	—	2049	5,61	prev. 2000	GESAC
Palermo « Punta Raisi »	2319	324	774	825	217	4459	12,22	1999	GESAP
Pisa **	58	122	536	41	—	757	2,07	1999	SATGG
Roma « Ciampino »	5	28	0	2644	443	3120	8,55	1999	ADR
Roma « Leonardo da Vinci »	3124	542	8963	227	1020	13876	38,02	1999	ADR
Torino « Caselle »	732	85	503	39	103	1462	4,01	1999	SAGAT
Venezia « Marco Polo »	2173	196	529	0	—	2898	7,94	1999	SAVE
Verona « Valerio Catullo »	16	538	915	0	—	1469	4,02	1999	AVC
Olbia ***									

* aviazione generale, voli militari, scali tecnici, addestramento, taxi-ambulanze, etc.

** i dati si riferiscono alla fascia oraria 23:00 - 05:00.

*** dati non validi pervenuti in kg di merce, in kg di posta, n. di passeggeri, etc.

Tutti i dati sono stati normalizzati rispetto ad un anno solare.

Ministero dell'Ambiente

AEROPORTI DELL'UNIONE EUROPEA - VOLI NOTTURNI

AEROPORTO	Milano Malpensa	Roma Fiumicino	Francoforte	Monaco	Dusseldorf	Berlino Tegel	Stoccolma	Oslo Gardemoen	Zurigo
Movimenti in un anno	216.174	168.588	384.971	220.962	183.979	121.600	252.970	7.001	224.400
Passeggeri in un anno	22.453.716	16.816.108	38.761.174	15.686.095	15.532.058	8.373.952	14.989.906	988.328	16.226.000
Tipologia flotta	—	—	94,4%: Chapter 3	95%: Chapter 3	—	—	—	—	—
Monitoraggio rumore	previsto	SI	SI	SI	SI	SI	NO	SI	SI
			Procedure anti- rumore in de- collo	Enfatizzazione delle procedure antirumore	Divieto per gli aerei C2: al de- collo tra le 22:00 e le 7:00; all'atterraggio tra le 22:00 e le 6:00	Chiuso solo per C2; c'è anche una quota per tali tipi di ae- romobili che possono ope- rare			Divieto decollo aeromobili C2 tra le 19:00 e le 9:00; divieto de- collo aerei C2 sabato e dome- nica 24 ore su 24; divieto uti- lizzo inverter di potenza
Restrizioni			Di notte è chiuso per C2 dalle 20:00 alle 6:00; per il C3 dalle 22:00 alle 6:00	Chiuso dalle 22:00 alle 6:00 esclusa una quota di 28 voli C3, che possono atterrare e de- collare dalle 22:00 alle 0:00 e solo atterrare dalle 5:00 alle 6:00	Divieto per gli aerei C3: al de- collo tra le 22:00 e le 6:00; all'atterraggio tra le 23:00 e le 6:00	Si sono speri- mentate nuove procedure per diminuire il ru- more	Limitazioni del traffico annuale	Divieto aerei C2 tra le 23:00 e le 6:30	Divieto totale al traffico tra le 0:30 e le 5:00 ad eccezione di voli autorizzati dall'aviazione civile
	Divieto di uti- lizzo degli in- verter di po- tenza tra le 23:00 e le 6:00	Divieto di uti- lizzo degli in- verter di po- tenza tra le 23:00 e le 6:00	Divieto di utilizzo degli inverter di potenza tra le 23:00 e le 6:00	Divieto di uti- lizzo degli in- verter di po- tenza	Divieto per gli aerei ad elica che non dispon- gono di certifi- cato di limita- zione al ru- more: all'atter- raggio e al decollo tra le 22:00 e le 6:00	Divieto di uti- lizzo degli in- verter di po- tenza	Divieto di uti- lizzo degli in- verter di po- tenza tra le 22:00 e le 6:00	Raccomanda- zione del non utilizzo degli in- verter di po- tenza	I velivoli che non dispongono di certificato di limitazione del rumore non sono autoriz- zati ad atter- rare in Svizzera
Limiti				Non superare i 62 dBA per il Livello Equiva- lente Continuo nell'arco delle 24 ore	Non superare i 75 dBA per il Livello Equiva- lente Continuo nell'arco delle 24 ore; per il fu- turo non supe- rare i 71,7 dBA			Livello sonoro ponderato A massimo 78 dBA tra le 0:00 e le 6:00	

Ministero dell'Ambiente
AEROPORTI DELL'UNIONE EUROPEA - VOLI NOTTURNI

AEROPORTO	Ginevra Cointrin	Copenhagen	Amsterdam Schiphol	Vienna	Paris Charles	Paris Orly	Atene	Lisbona
Movimenti in un anno	102.137	265.805	321.779	154.912	360.575	245.356		
Passeggeri in un anno	6.118.268	15.860.778	27.794.872	9.140.643	31.724.035	27.364.035		
Tipologia flotta	—	—	—	—	—	—	—	—
Monitoraggio rumore	SI	SI	SI	SI	SI	SI		
	Divieto decollo aeromobili C2 tra le 20,00 e le 7,00		Procedure antiru- more in decollo: Procedure speci- fiche per la notte	Divieto agli aerei C2 tra le 22,30 e le 6,00	Ci sono delle par- tenze speciali per la notte; esiste una certificazione in gruppi degli ae- romobili	Forte differenzia- zione del traffico in funzione del- l'utilizzo delle pi- ste		Differenziazione di performances tra C2 e C3, ma senza chiusura
Restrizioni	Divieto totale al traffico tra le 0,30 e le 5,00 ad ecce- zione di voli auto- rizzati dall'aviaz- ione civile	Divieto di utilizzo degli inverter di potenza tra le 23,00 e le 6,00, se non per ragioni di sicurezza	Dalle 23,00 alle 7,00 restrizione per le piste esclu- sivamente in fun- zione del vento	Raccomandazio- ne del non uti- lizzo degli inver- ter di potenza	Chiuso dalle 23,15 alle 6,15 per gli aeromobili che non sono C3	Chiuso in chiave decollo-atterrag- gio dalle 23,15 alle 6,00 eccetto una esenzione ot- tenuta dalla auto- rità portuale		
		Tra le 23,00 e le 6,00, può operare qualsiasi aeromo- bile in grado di dimostrare e non eccedere 85 dB sui Noise moni- toring	Dalle 18,00 alle 8,00 chiuso agli aerei C2 più TU154M, IL 76 (aperto a C3)		Divieto di utilizzo degli inverter di potenza tra le 23,00 e le 6,00			
Limiti							Limiti (in decollo) di 97 dBA dalle 7,00 alle 23,00; 89 dBA dalle 23,00 alle 7,00	

Ministero dell'Ambiente
AEROPORTI DELL'UNIONE EUROPEA - VOLI NOTTURNI

AEROPORTO	Londra Heathrow	Londra Gatwick	Londra Stansted	Manchester	Madrid Barajas	Barcellona	Milano Linate
Movimenti in un anno	426.869	204.015	77.513	143.582	242.793	177.678	69.590
Passeggeri in un anno	55.758.184	24.106.098	4.865.083	14.845.874	21.856.673	13.434.679	5.572.348
Tipologia flotta	93%: Chapter 3	88%: Chapter 3	52%: Chapter 3	—	—	—	—
Monitoraggio rumore	SI	SI	SI	SI	SI	previsto nel 1998	SI
	Enfatizzazione delle procedure anti-rumore	Enfatizzazione delle procedure anti-rumore			Gli aeromobili vengono monitorati dal radar		
Restrizioni	Tutti i movimenti sono limitati da una quota da non superare	Non sorvolate Harley, Crawley, Horsa; le partenze non prevedono tali sorvoli			1 - 1998: Divieto al decollo per aerei C2 tra le 0,00 e le 6,00; 1 - 1999: divieto al decollo per aerei C2 tra le 23,00 e le 7,00; aprile 2000: divieto atterraggi aerei C2	Nessuna	
	Limitazione del numero di movimenti notturni; divieto di utilizzo degli inverter di potenza tra le 23,00 e le 6,00	Limitazione del numero di movimenti notturni; divieto di utilizzo degli inverter di potenza tra le 23,00 e le 6,00; tutti i movimenti sono limitati da una quota	Limitazione del numero di movimenti notturni; divieto di utilizzo degli inverter di potenza tra le 23,00 e le 6,00	Limitazione del numero di movimenti notturni; divieto di utilizzo degli inverter di potenza tra le 23,00 e le 6,00; divieto aerei C2 tra le 23,00 e le 6,00	Divieto di utilizzo degli inverter di potenza tra le 23,00 e le 6,00, se non per ragioni di sicurezza		Divieto di utilizzo degli inverter di potenza tra le 23,00 e le 6,00
Limiti	Non superare 97 dB (A) dalle 7,00 alle 23,00 e 89 dB (A) dalle 23,00 alle 7,00	Non superare 97 dB (A) dalle 7,00 alle 23,00 e 89 dB (A) dalle 23,00 alle 7,00	Non superare 97 dB (A) dalle 7,00 alle 23,00 e 89 dB (A) dalle 23,00 alle 7,00	Non superare 92 dB (A) dalle 7,00 alle 23,00 e 87 dB (A) dalle 23,00 alle 7,00		Nessuna	

ERRATA CORRIGE

Nel resoconto stenografico della seduta del 11 luglio 2000, a pagina 7, seconda colonna, alla quarantaduesima riga, nell'intervento del deputato Ida D'Ippolito il periodo dalla parola « Non » alla parola « riferimento. » si intende sostituito dal seguente « Non dimentichiamo inoltre l'abbandono che si verifica in queste facoltà, con una conseguente maggiore

disponibilità di posti, a prescindere dall'adeguatezza dei bandi alle direttive alle quali anche la Consulta aveva fatto riferimento. ».

*IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa alle 15,55.