

# SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

---

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

### 49° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 27 MARZO 1990

(Pomeridiana)

---

**Presidenza del Presidente BERNARDI**

**indi del Vice Presidente MARIOTTI**

#### INDICE

##### Interrogazioni

###### PRESIDENTE:

- BERNARDI (DC) .....	Pag. 2, 4
- MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.) .	5, 8, 11 e <i>passim</i>
FERRARI-AGGRADI (DC) .....	14
GIUSTINELLI (PCI) .....	9, 12
NEPI, sottosegretario di Stato per i trasporti	2, 5,
	6 e <i>passim</i>
PERUGINI (DC) .....	5
PINNA (PCI) .....	7

---

---

*I lavori hanno inizio alle ore 17,45.*

### **Presidenza del Presidente BERNARDI**

#### **Interrogazioni**

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

La prima è del sottoscritto al Ministro dei trasporti. Ne do lettura:

**BERNARDI.** – *Al Ministro dei trasporti.* – Per sapere:

se non intenda riferire al più presto sulla vicenda dei falsi brevetti di pilotaggio di aerei;

come sia stata possibile la vicenda stessa e quali provvedimenti intenda assumere non solo per colpire i responsabili, ma anche per rendere praticamente impossibile il ripetersi di episodi analoghi;

se il Governo abbia in programma la riforma di Civilavia.

(3-00993)

**NEPI, sottosegretario di Stato per i trasporti.** È in primo luogo doveroso riconoscere la sussistenza e la gravità degli episodi connessi al rilascio di brevetti di volo, avvenuto in taluni casi in modo irregolare; si è trattato di un complesso di attività anomale, che vanno dal mancato attento esame della documentazione preliminare, al rilascio dei titoli sulla base di verbali compilati con palesi irregolarità formali e sostanziali e, nei casi più gravi, alla convocazione di candidati per la prova pratica di volo senza che fosse stata effettuata e superata, in precedenza, la prescritta prova teorica. A questo aggiungasi che è stato individuato un caso in cui, da parte di un candidato, è stato consegnato ad un dipendente della Direzione generale dell'Aviazione civile un assegno per due milioni di lire; su un altro episodio analogo, per cui vi sarebbe stata una corrispondente richiesta di illegittimo compenso, si sta attualmente indagando per accertarne la veridicità.

Non appena avuta notizia di tali azioni irregolari o addirittura presumibilmente illecite, il Ministro dei trasporti – con provvedimento del 14 novembre 1989 – ha affidato al sottosegretario senatore Petronio l'incarico di svolgere approfonditi accertamenti; tale incarico è stato oggetto di una proroga, data la complessità della vicenda che man mano veniva alla luce, con altro provvedimento del 12 gennaio 1990.

Nel contesto di tali indagini è stato posto in evidenza un progressivo esautoramento dell'ufficio preposto al rilascio dei brevetti in un quadro di complessivo disinteresse per i problemi attinenti ai titoli aeronautici, con episodi di sovrapposizione di competenze, talvolta indebitamente

attribuite, e in un clima di diffuso permissivismo, di fatto consentito ma certamente deleterio per la regolarità della procedura. Le irregolarità sinora accertate sono, tranne un caso o due, tutte ascrivibili al periodo 1988-1989; non è naturalmente da escludere che le verifiche tuttora in corso portino alla individuazione di situazioni anomale di data più remota.

Già contemporaneamente allo svolgimento di tali accertamenti, e poi in seguito ad essi, l'Amministrazione ha attuato una serie di iniziative, su diversi piani:

sul piano disciplinare, sono state intraprese azioni, ai sensi della vigente normativa sugli impiegati civili dello Stato, nei confronti di alcuni dipendenti della Direzione generale dell'Aviazione civile e, per altri, si attendono le conclusioni istruttorie;

sul piano organizzativo, sono state emanate direttive per una migliore funzionalità dell'Ufficio brevetti e abilitazioni, intese ad eliminare quella situazione di incertezza, cui si è accennato, venutasi a creare soprattutto nell'ultimo biennio. In tale quadro si è proceduto anche a trasferimenti di personale, che hanno riguardato innanzitutto il personale oggetto di indagini disciplinari, ed anche altri dipendenti, al fine di porre in essere un ampio ricambio nell'ambito dell'Ufficio;

sul piano della sicurezza del volo, è stata affidata ad un nucleo di ispettori la verifica della regolarità delle procedure seguite per il rilascio di brevetti di piloti civili di 3° grado (abilitati cioè al trasporto pubblico di passeggeri), che ha riguardato sinora 20 piloti. Sono in corso approfonditi accertamenti per altri 46 piloti di prossima assunzione nel settore del trasporto di linea. Per nove piloti si è proceduto alla sospensione di validità del brevetto di pilota civile di 3° grado.

Nello stesso tempo indagini sono state avviate dal Nucleo carabinieri operanti presso la Direzione generale dell'Aviazione civile, cui quest'ultima ha trasmesso tempestivamente tutte le informazioni in proprio possesso.

A sua volta, nel quadro dell'inchiesta condotta dall'Arma dei carabinieri, la Procura della Repubblica di Roma ha inviato per ora otto avvisi di garanzia nei confronti di altrettanti piloti assunti in servizio da compagnie aeree, ove si ipotizzano reati di falso materiale commesso da privati e da pubblici ufficiali in certificazioni o autorizzazioni amministrative e di peculato.

Riguardo al problema della sicurezza del volo, oltre a richiamare l'attività di verifica dei brevetti di volo di 3° grado affidata dalla Direzione generale dell'Aviazione civile ad un nucleo di ispettori (soprattutto per i brevetti di pilota commerciale rilasciati nell'ultimo biennio), è da porre comunque in rilievo che gli episodi denunciati non sono suscettibili di intaccare la sicurezza del trasporto aereo pubblico. Si fa infatti presente che i programmi di addestramento dei piloti delle società aeree, approvati dalla Direzione generale dell'Aviazione civile, vengono attuati in modo da qualificare professionalmente gli equipaggi di condotta attraverso specifici corsi teorico-pratici, tali da garantire la piena capacità dei piloti ad esercitare correttamente le propria attività. Le società di navigazione aerea, di linea e non di linea, e le società di

lavoro aereo, prima di affidare i loro aeromobili ai piloti assunti in servizio (tutti in possesso di brevetti di terzo grado), fanno compiere loro programmi di addestramento alla conduzione di quel particolare tipo di macchina, differenziati a secondo della società o dell'aeromobile cui saranno adibiti.

Va pertanto operata, per la piena comprensione dei problemi connessi alla sicurezza, una netta distinzione tra pilota assunto da una compagnia aerea e pilota posto dalla stessa compagnia in linea di volo, e cioè al concreto comando di un aeromobile adibito al trasporto di passeggeri.

Va ancora aggiunto che l'idoneità professionale di tutti i piloti adibiti al trasporto aereo pubblico è costantemente sottoposta a controlli che si effettuano periodicamente in volo ed al simulatore secondo modalità e parametri operativi conformi agli *standards* internazionali.

Per quanto in particolare riguarda le cause, remote o recenti, per cui si sia potuta verificare, soprattutto nell'ultimo biennio, una siffatta situazione di irregolarità nell'ambito della Direzione generale dell'Aviazione civile, occorre tenere presente:

l'obiettiva carenza di personale e di mezzi in cui versa il Servizio navigazione aerea della Direzione generale dell'Aviazione civile e - in termini più lati - la stessa Direzione generale nel suo complesso;

il frequente avvicendamento verificatosi nella direzione del Servizio navigazione aerea, che ha favorito il consolidarsi di situazioni anomale.

Per ovviare a tutto questo, a parte le misure contingenti sopra descritte (disciplinari, penali, organizzative), il Ministero dei trasporti, non ritenendo ormai più rinviabile una riforma della Direzione generale dell'Aviazione civile, ha allo studio una ipotesi di riordinamento radicale della struttura di Stato preposta all'aviazione civile, nel quadro di un più ampio programma per la riforma del Ministero dei trasporti.

In tale quadro va evidenziata l'esigenza di un adeguato potenziamento dell'organico del personale addetto al Servizio navigazione aerea e in particolare di quello degli ispettori di volo, in modo da restituire la necessaria efficienza ad un settore dalle molteplici e delicate incombenze, tra cui i controlli sulle scuole di volo, l'esame dei sempre più numerosi candidati e la vigilanza sull'attività e sul mantenimento delle condizioni di idoneità del personale di condotta degli aeromobili. Per quanto specificatamente riguarda gli ispettori di volo è in corso di predisposizione un apposito disegno di legge di potenziamento del settore.

PRESIDENTE. Ringrazio il Sottosegretario per la risposta fornitami ed esprimo soddisfazione al riguardo.

Segue un'interrogazione dei senatori Perugini e Covello. Ne do lettura:

PERUGINI, COVELLO. - *Al Ministro dei trasporti.* - Per sapere se sia a conoscenza delle gravi deficienze di collegamento Cosenza-Sibari-Rossano. Infatti, il treno Intercity «Sila» che arriva alla stazione di

Cosenza alle ore 0,17 non ha coincidenze per Sibari-Alto e Basso Fondo; l'ultimo treno parte da Cosenza per Sibari-Crotone alle ore 21,15 e fino alle ore 5,55 non parte alcun treno.

(3-00852)

NEPI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. L'Ente ferrovie dello Stato ha rappresentato che nell'impostazione dell'orario generale dei treni viene tenuto conto delle reali esigenze dell'utenza che, in linea di massima, non gradisce effettuare trasbordi da un treno all'altro a notte inoltrata, specie in località dove non esistono servizi accessori quali bar-ristoro, rivendite, taxi.

Considerato che il treno intercity 563 arriva a Cosenza alle ore 0,17 e che, di fatto, i dati di frequentazione accertati con specifici sondaggi hanno dimostrato la mancanza di una corrente di traffico interessata alle località intermedie tra Sibari e Crotone durante le ore notturne, l'Ente non ha ritenuto opportuno prevedere un treno diretto in quella fascia oraria.

I viaggiatori provenienti da Roma o da Napoli e diretti nelle località comprese tra Sibari e Crotone hanno comunque la possibilità di utilizzare il treno intercity 561 «Aspromonte», in arrivo a Cosenza alle ore 21,16.

Essi trovano in coincidenza all'arrivo a Paola il treno 9897, che serve la tratta Paola-Cosenza, ed i treni 3750 e 3749 che, con trasbordo a Paola e Castiglione Cosentino, percorrono la tratta Cosenza-Sibari-Crotone.

Per i viaggiatori che si servono di tale relazione gli arrivi nelle stazioni da Corigliano a Crotone sono previsti fra le ore 22,34 e le ore 23,47.

PERUGINI. Anche a nome del collega Covello, mi dichiaro soddisfatto della risposta ricevuta.

### **Presidenza del Vice Presidente MARIOTTI**

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione dei senatori Pinna ed altri. Ne do lettura:

PINNA, FIORI, MACIS, SENESI. - *Al Ministro dei trasporti*. - Premesso:

che sono state riportate di recente dalla stampa diverse e contrastanti dichiarazioni e indiscrezioni relative ad una richiesta rivolta al Ministero dei trasporti dall'Aeronautica militare tendente ad ottenere il trasferimento dell'aeroporto di Alghero dall'amministrazione civile a quella militare;

che, in particolare, nelle dichiarazioni rese dal sottosegretario per la difesa, onorevole Giuseppe Pisanu, e dal direttore generale di Civilavia, si nega l'esistenza di tale richiesta e si esclude comunque il

proposito di trasferire all'amministrazione militare il suddetto aeroporto. Per contro, nelle dichiarazioni rilasciate dal sottosegretario di Stato per i trasporti, onorevole Alessandro Ghinami, sono riportate le date di due diverse richieste dell'Aeronautica ed è affermata la contrarietà dell'Alitalia e il proposito della stessa di trasferire a Taranto la Scuola piloti, operante ad Alghero, in caso di passaggio dello scalo all'amministrazione militare,

gli interroganti chiedono di sapere:

quale sia la reale versione dei fatti e se effettivamente rientri negli obiettivi del Governo il trasferimento all'amministrazione militare dell'aeroporto di Alghero;

se non si ritenga che la Sardegna già sopporti un eccessivo carico di vincoli e servitù militari, ivi compreso il carattere militare dell'aeroporto di Cagliari;

se non si ritenga, infine, anche sulla base dei limiti di traffico attribuiti allo scalo di Alghero dal piano generale degli aeroporti (18 operazioni ad ora, di cui 10 già impegnate per l'addestramento), che il traffico civile - peraltro destinato a rapida espansione - e la presenza della Scuola piloti dell'Alitalia rendano inconciliabile la direzione e l'impiego militare dell'aeroporto di Alghero.

(3-00674)

NEPI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. L'aeroporto di Alghero è un aeroporto civile aperto al traffico commerciale nazionale ed internazionale e sede della scuola di volo dell'Alitalia. Lo scalo è stato consegnato dall'Aeronautica militare all'Aviazione civile nel 1976 ed è stato oggetto di importanti interventi di potenziamento effettuati dalla Direzione generale dell'Aviazione civile.

L'esame della situazione attuale mostra un consistente movimento di aeromobili civili sulle piste di Alghero. Si è infatti in presenza nel 1988 di circa 20.000 movimenti di cui circa 13.000 (2/3 circa) relativi esclusivamente all'attività di scuola di volo Alitalia, con una punta totale giornaliera di circa 80 movimenti e punta oraria pari a circa 10 movimenti. Ciò a fronte di una capacità operativa delle piste valutata in 18 movimenti/ora.

L'Alitalia ha fatto presente che dal 1984 al 1988 si è avuto un consistente incremento nella produzione di piloti (da 25 unità nel 1984 a 89 unità nel 1988). È intenzione inoltre dell'Alitalia di portare questo numero a circa 200 piloti nell'arco di 3-4 anni. Tali necessità a stento potrebbero essere soddisfatte sull'aeroporto di Alghero già nella situazione di presenza di solo traffico commerciale.

Lo Stato Maggiore dell'Aeronautica fin dal 1986 ha proposto a questa Amministrazione la riqualificazione dello *status* dell'aeroporto di Alghero in «militare aperto al traffico civile» e la riacquisizione all'Amministrazione della difesa delle infrastrutture e degli impianti di volo, essendo risultato lo scalo «l'unica possibile sede di un'importante installazione operativa dell'Aeronautica militare».

Considerato che lo Stato Maggiore contestualmente alla richiesta in argomento aveva assicurato che i propri piani «non ostacoleranno in alcun modo lo sviluppo dell'aeroporto per le esigenze dell'aviazione civile», si ritenne che si potessero contemperare le esigenze delle due

amministrazioni lasciando inalterata la situazione giuridica dell'aeroporto.

La necessità di riqualificare l'aeroporto come militare venne ribadita dal Ministero della difesa nel gennaio 1988, ma da parte di questa Amministrazione si espresse ancora parere negativo alla militarizzazione.

Infatti le esigenze operative dell'Aeronautica militare potrebbero sufficientemente essere salvaguardate dando disposizioni alla competente direzione di circoscrizione aeroportuale di concordare con tale Amministrazione che soltanto in caso di eventualità eccezionali (quali scioperi, avarie degli apparati operanti in aeroporto, eccetera), l'Amministrazione militare potrebbe provvedere, attraverso la propria organizzazione, a prestare assistenza operativa ai propri aeromobili, assistenza in via ordinaria esercitata dalla Aviazione civile.

La Direzione generale dell'Aviazione civile ritiene che con una organizzazione in tal senso si risolverebbe ogni problema nella maniera più spedita, senza dovere rimettere in discussione la situazione demaniale nel sedime.

Detta soluzione è stata portata avanti considerata l'importanza dell'aeroporto di Alghero per il soddisfacimento del traffico interessato al territorio nord-occidentale della Sardegna, nonché per la notevole quantità di infrastrutture ed impianti realizzati su detto aeroporto dalla Direzione generale dell'Aviazione civile.

Su richiesta di questo Ministero nel novembre 1989 lo Stato Maggiore dell'Aeronautica ha comunicato i propri programmi sull'aeroporto di Alghero, i quali in buona parte si risolvono in programmi didattico-istruzionali che, anche mediante acquisizione di nuovo sedime da parte dell'Aeronautica militare, non causeranno interferenze con le aree di pertinenza dell'Aviazione civile e non penalizzeranno quindi l'attività e l'operatività dello scalo; ha altresì espresso disponibilità a riesaminare la questione per evitare motivi di conflittualità con l'attività del volo civile ed ha assicurato che dalle attività programmate non deriverà alcun gravame di carattere militare per l'area algherese.

Allo stato attuale il problema appare quindi risolto nel senso auspicato da questa Amministrazione.

PINNA. Signor Presidente, ritengo che la risposta sia positiva visto che viene salvaguardato l'uso civile dell'aeroporto di Alghero. Tuttavia ciò che ci preoccupa è il fatto che da parte militare c'è un tentativo, periodicamente ripetuto, per trasformare lo *status* giuridico dello scalo da civile in militare. Non vorremmo pertanto che si trattasse di una risposta del tutto provvisoria e che il problema si riproponesse a breve scadenza. Ciò sarebbe estremamente negativo.

È forse opportuno ricordare, infatti, che dei tre aeroporti che servono la Sardegna il più grande, quello di Cagliari, è gestito dall'Aeronautica militare con conseguenti penalizzazioni per l'aviazione civile in relazione, appunto, al traffico militare. Occorre aggiungere, poi, che poco a nord di Cagliari vi è un importantissimo aeroporto militare, quello di Decimo Mannu, utilizzato dalle forze della NATO. Infine, sia pure di passaggio, occorre ricordare che la Sardegna è in Italia la regione maggiormente gravata da servitù e da vincoli militari

sia sulla terra ferma, sia per enormi specchi di mare (cito, ad esempio, la costa Sud-orientale e un altro tratto di costa ad Ovest di Oristano).

È evidente che un regime militare gravante anche sull'aeroporto di Alghero comporterebbe una enorme limitazione allo sviluppo del traffico commerciale e civile della Sardegna la quale, essendo oltretutto un'isola e non avendo quindi l'opportunità di usare tutte le modalità di trasporto e di collegamento di cui possono beneficiare le altre regioni peninsulari, constata un incremento proporzionalmente maggiore nell'uso del mezzo aereo. Anche da questo punto di vista quindi, piuttosto che togliere capacità agli aeroporti esistenti per l'uso civile, si tratterebbe semmai di ampliare le loro possibilità di traffico civile e commerciale.

Consideriamo positivamente il fatto che l'Alitalia abbia una scuola di addestramento per piloti ad Alghero e ci sembra che fino a questo momento tale presenza si concili bene con il traffico civile, il quale però deve avere - lo ribadisco - priorità assoluta.

Concludo dichiarandomi sostanzialmente soddisfatto, a condizione però che la rinuncia da parte dell'Aeronautica militare ad una militarizzazione dell'aeroporto di Alghero sia una rinuncia definitiva e permanente.

NEPI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi farò interprete di questa preoccupazione.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Giustinelli. Ne do lettura:

GIUSTINELLI. - *Al Ministro dei trasporti*. - Per conoscere:

le ragioni che giustificherebbero la soppressione, con il nuovo orario, del treno 12061, con partenza dalla stazione di Fabriano alle ore 5,01 e arrivo alla stazione di Terni alle 7,07, con proseguimento fino alla stazione di Orte, che interessa numerosi pendolari i quali hanno già rivolto un'istanza alla direzione compartimentale delle Ferrovie dello Stato di Ancona, volta a scongiurare tale soppressione o, in alternativa, ad ottenere che il treno espresso 755 proveniente da Venezia, con arrivo a Foligno alle ore 5,46 e Terni alle ore 6,48, effettui apposite fermate nelle stazioni intermedie;

le motivazioni che ostano alla reintroduzione di un collegamento da Terni intorno alle ore 8 del mattino, come avveniva già con «Il Perugino», per consentire di giungere a Roma in un orario assai richiesto ai numerosissimi pendolari che debbono recarsi nella Capitale per ragioni di lavoro, di studio, di affari e di disbrigo di pratiche amministrative, evitando così agli stessi l'utilizzo di mezzi privati che tanti problemi comportano alla circolazione e all'ambiente. Valga a tal fine tenere presente che, attesa la posizione baricentrica di Terni, già nel 1987 dalla sua stazione si è avuto un forte movimento di passeggeri pari a 330.000 unità;

se non sembri opportuno inserire nella fascia serale un treno che, partendo da Roma Termini tra le ore 21 e le 22, la colleghi con Orte, Terni, Foligno ed altre stazioni successive, e ciò in considerazione del fatto che l'intervallo senza treni previsto dall'attuale orario ferroviario,



dalle 20 alle 24, impedisce l'uso del treno in fine serata, a beneficio del mezzo privato.

NEPI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non c'è bisogno che premetta che, poichè l'Ente ferrovie dello Stato è un ente autonomo, attingiamo direttamente da quella fonte le notizie e cerchiamo di influire sulle loro scelte nei limiti compatibili con il ruolo del Ministero dei trasporti e dell'Ente stesso.

L'Ente ferrovie dello Stato ha comunicato che, a causa della scarsissima frequentazione, il treno 12061, ora treno 12085, è stato soppresso soltanto nella tratta Fabriano-Foligno, mentre ha mantenuto la corsa sulla tratta Foligno-Orte, con partenza alle ore 6,15 ed arrivo alle ore 7,41.

Per quanto riguarda il treno espresso 755 Venezia-Roma, che percorre la linea Ancona-Roma nei giorni di lunedì, sabato e domenica, l'Ente ha ritenuto di mantenere le caratteristiche proprie del treno espresso e di non provvedere fermate nella tratta Fabriano-Foligno, oltre quella di Fossato di Vico.

Circa il ripristino di un collegamento da Terni per Roma verso le ore 8 del mattino, analogo a quello dell'ex «Perugino», l'Ente ha fatto presente che già nel precedente orario invernale esistevano due collegamenti tra Terni e Roma in partenza alle ore 7,34 ed alle 8,35 (con arrivo, rispettivamente, alle ore 8,40 e 9,35) e che gli orari successivi hanno confermato tali collegamenti.

In merito alla richiesta di introdurre un treno che, partendo da Roma Termini tra le ore 21 e le ore 22, si fermi ad Orte, a Terni, a Foligno ed in altre stazioni successive, l'Ente ha segnalato che ciò non è stato ritenuto giustificato, essendosi constatata una scarsissima frequentazione del treno 596, Roma-Perugia (in partenza da Roma alle ore 20,05 e con arrivo a Terni alle 21 e a Foligno alle 21,45), ed essendo ancora minore la previsione della domanda nelle ore successive alle 20.

GIUSTINELLI. Signor Presidente, debbo dichiararmi insoddisfatto della risposta dell'onorevole Sottosegretario, che naturalmente ringrazio per avermi fornito le indicazioni richieste. Questo potrebbe essere considerato già un successo, tenendo conto del fatto che la prima interrogazione da me presentata è del 20 giugno 1988 e la seconda, che vedremo poi, del 29 febbraio 1989.

È ovvio che, trattandosi di treni, queste soddisfazioni sono del tutto platoniche, non servono assolutamente a cambiare la realtà delle cose; anzi, il tempo trascorso ha aggravato questa realtà. Non posso fare addebiti di sorta all'onorevole Nepi per la natura della sua risposta: egli cortesemente ha voluto premettere (forse anche con un minimo di doverosa malizia) che la risposta stessa viene direttamente dall'Ente ferrovie dello Stato. È una situazione per certi aspetti piuttosto paradossale nel senso che le interrogazioni parlamentari diventano una sorta di partita di giro: noi le giriamo al Presidente del Senato, il quale le gira al Ministro, il quale a sua volta le gira all'Ente ferrovie dello Stato. Quest'ultimo, con tutta calma e diciamo anche con una punta di noncuranza, acquisisce le proprie notizie per vie interne e quindi le

ritrasmette al Ministro che poi viene ad esporle alla Commissione. È ovvio che in questa trafila salta tutta la portata politica dello strumento dell'interrogazione, nel senso che l'Ente non si sente assolutamente obbligato, come conferma peraltro la natura burocratica di questa risposta, ad entrare nel merito dei problemi e quindi liquida il tutto con poche e scarse notizie.

La mia insoddisfazione è dunque fondamentalmente riconducibile al tipo di argomentazioni forniteci. Io vorrei far presente all'onorevole Sottosegretario che in precedenza, nella fascia oraria compresa tra le 7,30 e le 9,30 circa del mattino, vi erano da Terni a Roma quattro collegamenti. Pertanto, non può ritenersi valida la risposta fornitaci dall'Ente secondo cui, nonostante la riduzione, ve ne sono altri due. Questo è evidentemente un discorso che non quadra soprattutto alla luce di alcuni dati.

Quella considerata è infatti un'area geografica che, a pieno titolo, può essere riconducibile nell'ambito della zona metropolitana dell'Urbe; si tenga conto che i collegamenti del mattino - e segnatamente quello che lei ha richiamato delle ore 8,35 - si effettuano nel volgere di un'ora. Questo fatto è alla radice del rilevante pendolarismo esistente fra Terni e Roma; basti considerare che i soli studenti universitari iscritti e che frequentano corsi a vario titolo nella capitale sono oltre 4.500. Ad essi si aggiungono tutti coloro che vi si recano per motivi di lavoro, di affari o per il disbrigo di pratiche amministrative.

Ebbene, il risultato dell'operazione compiuta dall'Ente ferrovie dello Stato è stato sì, in un certo senso, quello di aver razionalizzato le corse, dando la possibilità di accedere sul treno delle 8,35, che è un *intercity*, anche ai passeggeri di seconda classe, però la gente spesso viaggia in piedi.

Ritengo, dunque, che le Ferrovie debbano preoccuparsi di questo aspetto, nel senso di fare al riguardo un'indagine molto seria. Io possiedo in proposito dati, che mi sono stati forniti dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori, i quali dimostrano come, nella situazione precedente, ad una presenza media di 20-30 unità nel tratto Perugia-Foligno-Terni ne corrispondeva poi una di circa 250 nel tratto Terni-Roma. Questi dati si riferivano al treno delle ore 8,05 che è stato soppresso e che rappresentava - lo ripeto - una delle quattro offerte esistenti in prima mattina.

L'elemento che vorrei sottolineare è, quindi, fondamentalmente quello di poter riprendere in considerazione la possibilità di istituire almeno un altro collegamento nelle prime ore del mattino tra Terni e Roma e, in via assolutamente subordinata, quello di poter affrontare il problema del potenziamento delle due attuali corse, le quali si rivelano sempre più inadeguate rispetto alla domanda.

Vorrei fare, infine, un'ultima considerazione per quanto riguarda il problema dei collegamenti serali. Mentre, infatti, posso ritenermi parzialmente soddisfatto per il chiarimento ricevuto a proposito del treno n. 12061, sono viceversa del tutto insoddisfatto per la risposta fornitami a proposito della sera. Da essa si evince che vi è una scarsa frequentazione - si dice anzi scarsissima - del treno 596, che parte da Roma alle ore 20,05 con destinazione Perugia, facendo tappa a Terni e a Foligno. La questione che avevo sollevato con la mia interrogazione

faceva riferimento essenzialmente al fatto che un capoluogo di provincia, distante da Roma 100 chilometri, non è più collegato con la capitale a partire dalle ore 20,05. Questa, infatti, è l'ultima occasione che viene offerta agli utenti; la successiva è alle ore 0,10. Lei, onorevole Sottosegretario, capisce perfettamente che chi si trova in questa fascia di quattro ore, che può offrire delle potenzialità anche notevoli, evidentemente è costretto ad affrontare il problema del rientro in altro modo. Pertanto, la risposta dell'Ente, da questo punto di vista, non può essere ritenuta assolutamente soddisfacente.

Debbo aggiungere - e concludo - che ho colto nelle considerazioni dell'Ente, a proposito del «Perugino» delle ore 20,05, più di un elemento che desta in me preoccupazione. Non vorrei, infatti, che il prossimo passo fosse quello della soppressione anche di questo treno, che è stato istituito da pochi anni e che collega Roma con il capoluogo di regione; se ciò dovesse verificarsi, ci troveremmo veramente di fronte ad un segnale estremamente negativo.

PRESIDENTE. Segue un'altra interrogazione del senatore Giustinelli. Ne do lettura:

GIUSTINELLI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Per conoscere:

le ragioni che hanno indotto l'Ente ferrovie dello Stato a penalizzare gravemente l'utenza dell'area ternana diretta a Roma mediante la soppressione, in breve volgere di tempo, di due treni nella fascia oraria più affollata del mattino, dalle 8 alle 9 (Freccia del Gran Sasso e *intercity* «Il Perugino»);

se sia consapevole del fatto che, in conseguenza dell'appiattimento dell'offerta, centinaia di studenti e di lavoratori che utilizzano il diretto 3155 delle 7,34, proveniente da Ancona, sono costretti a lunghissime attese per il cronico ritardo che lo stesso registra;

quali risultati, in termini sociali e di aumento dell'utenza abbia conseguito «Il Perugino» a seguito della deviazione sul tracciato Perugia-Chiusi-Orte-Roma;

quali provvedimenti intenda assumere per affrontare, quanto meno con il nuovo orario invernale, la situazione che si è determinata.

(3-00584)

NEPI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* L'Ente ferrovie dello Stato ha riferito che il treno «Freccia del Gran Sasso» è stato soppresso a partire dal 20 maggio 1987 per scarsa frequentazione.

Il treno *intercity* «Perugino» Perugia-Roma del mattino è stato invece istradato dal 29 maggio 1986 via Terontola-Chiusi anzichè via Foligno-Terni al fine di migliorare i tempi di percorrenza del collegamento Perugia-Roma utilizzando la linea direttissima e, soprattutto, al fine di realizzare una nuova relazione veloce (circa 2 ore e 30') Siena-Roma con coincidenza a Chiusi.

Contestualmente l'Ente ferrovie dello Stato ha potenziato l'*intercity* «Conero» Ancona-Roma che circolava 20 minuti dopo il «Perugino» mediante l'impiego di carrozze atte a 200 km/h di prima e seconda classe, l'aumento dei posti offerti e l'istituzione della fermata a Spoleto.

Nel riferire che tale situazione non sembra aver creato scompensi ai viaggiatori della tratta Foligno-Orte, l'Ente ferrovie dello Stato ha fatto presente che le modifiche introdotte hanno determinato una soddisfacente utilizzazione del treno Perugia-Roma e relativa coincidenza da Siena.

Per quanto concerne il lamentato ritardo del treno 3155, si è appreso che nel periodo maggio-luglio 1988 il treno è giunto a Roma Termini con un ritardo medio di 21 minuti, mentre nel periodo giugno-dicembre 1989 il ritardo si è ridotto a 12 minuti. Le cause sono state individuate nel fatto che tale treno, circolante su binario unico e soggetto a cinque incroci, ha subito rallentamenti a causa di lavori. A ciò si aggiungono le difficoltà di ingresso nella stazione di Roma per il concomitante ingresso o uscita di altri treni e la conseguente non sempre pronta disponibilità di binario.

Si confida comunque che i disagi lamentati possano essere superati con la realizzazione del programma di rinnovamento tecnologico ed infrastrutturale degli assi trasversali della rete ferroviaria. Al fine di ottenere la velocizzazione del collegamento è stata infatti individuata in sede ministeriale la necessità di interventi anche sulla linea Orte-Falconara, interventi su cui è già stato espresso parere favorevole da parte delle Commissioni parlamentari in occasione del dibattito recentemente conclusosi sul piano di risanamento dell'Ente ferrovie dello Stato formulato dal commissario straordinario.

GIUSTINELLI. Signor Presidente, cosa dire? La realtà supera la fantasia. Lei sa benissimo che la legge 12 febbraio 1981, n. 17 aveva previsto per questa ferrovia, come per la Pontremolese, il raddoppio e che il Parlamento aveva predisposto adeguati stanziamenti, poi confermati nella legge finanziaria. Adesso l'Ente ferrovie dello Stato ci viene a dire che per migliorare questa ferrovia il commissario straordinario ha previsto qualche intervento; omette il piccolo particolare che nel frattempo è stato cancellato il raddoppio. Ci troviamo in una situazione per molti aspetti kafkiana.

Per quanto concerne la risposta dell'onorevole Sottosegretario, mi sembra che ci sia poco da aggiungere. In sostanza - dicono le Ferrovie dello Stato - per realizzare una nuova relazione abbiamo tolto un treno da questa parte (non è stata espressa alcuna valutazione sull'utilizzo effettivo di tale treno) e lo abbiamo messo su un'altra linea. Non si capisce perchè non vi siano state una puntualizzazione sull'utenza e una valutazione dei flussi reali. È ben magra consolazione sapere che su un tratto della linea che ci interessa viaggiano vetture che possono toccare i 200 chilometri orari, quando la stessa linea in certi punti, per la maggior parte del suo percorso (e credo che il Sottosegretario la conosca molto bene), da Ancona fin quasi ad Orte, non consente che velocità modestissime con un unico binario piuttosto antiquato, senza il comando traffico centralizzato, determinando così notevoli problemi.

Il ritardo era reale: un treno che riesce ad accumulare 21 minuti di ritardo su un percorso così breve evidentemente deve registrare qualche disfunzione. Si dice ora che tale ritardo è stato in parte contenuto: ne prendiamo atto, però vorrei aggiungere che non altrettanto sono stati contenuti i disagi dell'utenza, la quale viaggia

peggio di prima, in condizioni di sovraffollamento e con notevoli inconvenienti. Ringrazio comunque il sottosegretario Nepi per la risposta che ha fornito.

**PRESIDENTE.** Segue una interrogazione dei senatori Ferrari-Aggradi ed altri. Ne do lettura:

**FERRARI-AGGRADI, BERNARDI, PATRIARCA, MURMURA.** – *Ai Ministri dei trasporti e delle partecipazioni statali.* – Per sapere se non intenda porre riparo alla situazione di precarietà nei rapporti tra il nostro paese e le due compagnie di bandiera svizzere (Swissair e Crossair), nonché alla mancanza di una parità commerciale per quanto riguarda gli scali per l'Alitalia – o altre compagnie aeree italiane – in Svizzera, scali che sono limitati a Zurigo e Ginevra. In Italia la Crossair fa scalo a Venezia e a Firenze e la Swissair a Roma, Milano, Catania, Genova e Torino, in queste due ultime città anche con aeromobili della Crossair.

Risulta che la Crossair raccoglie per conto della Swissair, in punti nevralgici di traffico, passeggeri che, a loro volta, da Zurigo e da Ginevra utilizzano la Swissair per i voli intercontinentali a tutto scapito dell'Alitalia.

Si chiede di sapere:

se non si intenda fornire un chiarimento in merito a quanto è stato scritto a firma del delegato del consiglio di amministrazione della Crossair sull'editoriale della rivista distribuita da questa compagnia a bordo dei suoi aerei («Crosstalk», n. 10 dell'ottobre 1988), ed esattamente «lo sviluppo in atto dell'aviazione civile europea farà perdere quota a quegli uomini politici che a Bruxelles hanno un'opinione e a casa loro ne difendono un'altra»;

quali siano le possibili informazioni e le valutazioni del Ministro al riguardo sui motivi e il presunto obiettivo di tali pesanti affermazioni, fatte per di più da persona avente ben precise responsabilità in una società svizzera che opera largamente nei paesi della Comunità senza farne peraltro parte.

(3-01143)

**NEPI, sottosegretario di Stato per i trasporti.** Premetto innanzitutto che rispondo anche a nome del Ministro delle partecipazioni statali.

Sussiste in effetti, allo stato attuale, quella situazione di squilibrio tra vettori aerei italiani e svizzeri rilevata dagli onorevoli interroganti riguardante le possibilità operative e commerciali concesse da un lato alle compagnie elvetiche Swissair e Crossair e dall'altro all'Alitalia (o altre società italiane).

Lo squilibrio è di vecchia data, risalendo all'accordo aereo bilaterale sui servizi aerei di linea, stipulato tra Svizzera e Italia a Roma il 4 giugno 1956. Tale accordo prevedeva per i vettori elvetici la possibilità di operare in Italia su quattro punti (Roma, Milano, Genova e Torino) e per l'Alitalia di operare in Svizzera su tre punti (Zurigo, Ginevra e Basilea).

Le ragioni di tale iniziale disparità di trattamento possono ricondursi essenzialmente alle due seguenti: la necessità di incrementa-

re il flusso turistico verso l'Italia; la diversità di consistenza tra flotta aerea svizzera e italiana, con notevole prevalenza per la prima.

La situazione si è successivamente ulteriormente evoluta in senso positivo per i vettori svizzeri, che hanno raggiunto altri punti in Italia, per intese intervenute al di fuori dell'accordo base del 1956. In particolare la Swissair ha aggiunto un collegamento bisettimanale di linea tra Zurigo e Catania in concessione provvisoria a seguito di intese con l'Alitalia, che aveva operato tale collegamento negli anni 1981-1982 con risultati insoddisfacenti che ne avevano consigliato l'interruzione; la Crossair effettua servizi da Lugano per gli aeroporti di Venezia e, fino al dicembre 1989, di Firenze. A questi collegamenti se ne è aggiunto uno per Roma che è operato in regime di reciprocità, dato che è stato istituito in concomitanza con esso un volo Roma-Lugano, affidato alla compagnia italiana Transavio.

Come si è accennato, nel dicembre 1989 è stato soppresso il volo Lugano-Firenze della Crossair, proprio perchè le autorità elvetiche non avevano dato il loro benestare a un corrispondente volo Firenze-Lugano della Transavio.

Le intese sopra menzionate, per cui ai vettori elveticici sono stati concessi altri punti in Italia, sono pur esse basate sulla finalità di favorire il traffico turistico diretto in Italia.

Peraltro è ormai evidente la necessità di rivedere l'accordo aereo di base, risalente - come si è detto - al 1956. Un primo tentativo di modifica dell'accordo si è avuto nel 1984, ma ci si è trovati di fronte alla ferma chiusura da parte delle autorità elvetiche. D'altronde è proprio sull'accordo bilaterale che occorre operare, non essendo applicabili ai rapporti aerei italo-svizzeri i benefici derivanti in materia dalla normativa CEE sui servizi interregionali in quanto - come è noto - la Svizzera non è un paese comunitario.

Occorre quindi riesaminare tutta la problematica e in particolare lo squilibrio esistente nella ripartizione delle capacità tra le due bandiere che attualmente vede un 55 per cento a favore della Svizzera contro un 45 per cento a favore dell'Italia: questo verrà fatto nel corso delle imminenti consultazioni aeronautiche tra i due Paesi, che avranno luogo nel prossimo mese di aprile.

Per quanto riguarda le dichiarazioni del delegato del consiglio di amministrazione della Crossair, a parte le perplessità che suscitano non essendo la Svizzera un membro CEE, esse saranno necessariamente oggetto di chiarimento nella sede più opportuna, che è quella delle prossime consultazioni aeronautiche italo-svizzere.

FERRARI-AGGRADI. Signor Presidente, ringrazio con convinzione il sottosegretario Nepi: sono soddisfatto per i chiarimenti che mi ha fornito, ma ritengo di dover insistere su alcuni punti importanti.

È vero, purtroppo è in atto da tempo e si è protratto oltre ogni limite un trattamento sperequato a favore della Svizzera che va sostanzialmente modificato e sono lieto di avere avuto assicurazioni al riguardo. I modi di applicazione degli accordi vigenti, infatti, lasciano spazio ad abusi sostanziali che noi non dovevamo permettere. Vi sono stati, inoltre, da parte svizzera atteggiamenti che avrebbero fatto bene a non avere.

Ribadisco che senza dubbio esiste uno sbilanciamento a favore delle compagnie svizzere, che attingono al mercato italiano per acquisire un traffico che solo in parte è diretto in Svizzera, ma serve soprattutto come tramite per viaggi verso altri continenti, a tutto scapito della nostra compagnia di bandiera. Quindi, quando da porte elvetica si fanno certe affermazioni, si tenga conto che da parte italiana vi è stata eccessiva tolleranza.

Va notato, inoltre, che la Swissair, detenendo una più che sostanziale quota del capitale Crossair, utilizza questa ultima come un ulteriore proprio strumento nei vari mercati europei. Non voglio aggiungere altro, ma non c'è dubbio che si sono verificate nei tempi passati interferenze e pressioni per ottenere concessioni a vantaggio delle compagnie svizzere al di là delle intese originarie.

Io accolgo, dunque, con grande apprezzamento e compiacimento l'assicurazione che questa materia sarà radicalmente rivista. Si tenga pure conto che vi è un problema legato al turismo, ma non si dimentichi che questa è soprattutto una facciata. La realtà è che molti dei passeggeri che partono per l'Italia sono diretti verso zone extraeuropee.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni è così esaurito.

*I lavori terminano alle ore 18,25.*

---

**SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

*Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

**DOCT. ETTORE LAURENZANO**