

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

17.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 26 LUGLIO 1973

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAPELLA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE PICCINELLI

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
Costruzione di una nuova aerostazione nell'aeroporto « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino (802)	215
PRESIDENTE	215, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 239, 240
ALESSANDRINI	219
BAGHINO	217, 218, 220, 222, 223, 226, 228, 229
BELCI	230, 235
CARADONNA	230, 238
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	219, 221, 223, 225, 226, 229, 231, 232, 233, 234, 236, 237, 239
FIORIELLO	216, 219, 220, 224, 225, 226, 229, 237, 238
GUGLIELMINO	217, 221, 222
KORACH	217, 218, 219, 221, 223, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 236
LOMBARDI GIOVANNI	217, 221, 226, 228, 234, 235
MARZOTTO CAOTORTA	222, 226, 227, 228, 229, 230, 233, 234, 235, 236, 237
MERLI, <i>Relatore</i>	216, 217, 218, 219, 220, 222, 223, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 236, 238, 239
PICCINELLI	218, 220, 221, 223, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231
RUSSO FERDINANDO	218, 227, 228, 231, 236

PAG.

Votazione segreta:

PRESIDENTE 240

La seduta comincia alle 9,30.

MAROCCO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.*(È approvato).*Seguito della discussione del disegno di legge: **Costruzione di una nuova aerostazione nell'aeroporto « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino (802).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Costruzione di una nuova aerostazione nell'aeroporto " Leonardo da Vinci " di Roma-Fiumicino ».

Come i colleghi ricordano, nella seduta del 30 maggio 1973, la Commissione ha approvato l'articolo 1.

Do lettura dell'articolo 2, nel testo elaborato dal Comitato ristretto:

ART. 2.

La gestione dell'aeroporto « Leonardo da Vinci » e degli altri impianti aeroportuali della capitale, di cui all'articolo precedente, è

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1973

concessa ad una società con capitale sottoscritto, direttamente o indirettamente, dall'IRI.

Iniziata la gestione da parte della società concessionaria, gli enti pubblici interessati e gli istituti di credito, previo assenso del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, potranno partecipare alla società stessa in misura non superiore al 49 per cento del capitale sociale.

L'onorevole Alessandrini ha presentato i seguenti emendamenti:

Al primo comma, sopprimere le parole: « o indirettamente »;

Sostituire il secondo comma, con il seguente:

« Iniziata la gestione da parte della società concessionaria gli enti pubblici direttamente interessati e cioè la regione Lazio e le Camere di commercio, industria e agricoltura della regione suddetta, oltre a tutti gli altri enti pubblici che abbiano un analogo immediato interesse, previo assenso del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, potranno partecipare alla società stessa in misura non superiore al 49 per cento del capitale sociale ».

Poiché l'onorevole Alessandrini non è presente, s'intende che abbia rinunciato a svolgerli.

Gli onorevoli Fioriello, Korach e Foscarini hanno presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma, dopo la parola: « concessionaria », sostituire l'intero periodo con il seguente: « Il comune, la provincia e la regione interessati, sono autorizzati a partecipare alla società stessa in misura non superiore al 49 per cento del capitale sociale ».

FIORIELLO. La previsione della partecipazione degli enti locali contenuta in questo emendamento ha un significato ben preciso, dato il rapporto esistente fra il territorio e l'aeroporto e la grande importanza che riveste questa gestione nella regione Lazio.

MERLI, Relatore. Questo è uno dei punti chiave su cui abbiamo discusso a lungo e mi permetto di suggerire una dizione che recepisce le esigenze manifestate dai colleghi nei loro emendamenti e che tiene conto degli impegni assunti in sede di Comitato ristretto.

Al primo comma sarei del parere di mantenere la parola: « indirettamente », di cui l'onorevole Alessandrini ha chiesto la so-

pressione, in quanto l'IRI può anche valersi di una società per sottoscrivere il capitale, mentre suggerirei di aggiungere, prima della parola: « direttamente », le altre: « per intero », sopprimendo, di conseguenza, il periodo: « Iniziata la gestione da parte della società concessionaria », in quanto nulla vieta che la regione e gli altri enti possano sottoscrivere subito il capitale se sono in grado di farlo.

Al secondo comma proporrei la seguente nuova formulazione: « La regione e gli altri enti pubblici interessati, nonché gli istituti di credito di interesse nazionale, previo assenso... ». L'emendamento dell'onorevole Alessandrini, che si riferisce anche alle Camere di commercio, risulterebbe così assorbito, poiché il primo ente interessato è la regione, che comprende tutti gli altri, e ciò anche a prescindere dal fatto che, oltre alle Camere di commercio, occorrerebbe prendere in considerazione anche le casse di risparmio. Con la formulazione da me proposta, invece, gli enti sopracitati potranno senz'altro contribuire ad una eventuale sottoscrizione di capitale.

FIORIELLO. Io ritengo che occorra menzionare il comune di Roma e la provincia, e ciò non già per rimanere legati ad una concezione formalistica (regione-provincia-comune), ma per sottolineare l'importanza che ha il comune di Roma nella gestione di un aeroporto di così grande rilevanza come quello di Fiumicino. E a questo proposito bisogna anche ricordare che il comune di Roma è l'unico ente, fra i tre che sono stati interpellati, ad aver risposto positivamente, facendo intravedere la possibilità di una sua partecipazione alla gestione di quest'aeroporto.

Per quanto riguarda le banche, occorre definirne il tipo di partecipazione. Sappiamo bene che la regione, la provincia ed il comune non sono in grado di garantire, in pochi mesi, una partecipazione finanziaria al 49 per cento del capitale sociale, mentre le banche possono già da oggi partecipare direttamente alla società di gestione del sistema aeroportuale di Roma. Poiché la partecipazione, prevista dall'articolo 2, in misura non superiore al 49 per cento, potrebbe essere assorbita dall'intervento immediato delle banche, quali prospettive di partecipazione avrebbero allora gli enti locali? È per questo che occorre esaminare attentamente questo meccanismo di partecipazione, per quanto riguarda sia gli enti pubblici interessati, sia gli istituti di credito.

MERLI, *Relatore*. Vorrei tranquillizzare il collega Fioriello circa i dubbi che ha espresso. Innanzitutto, la sottoscrizione verrà attuata in maniera molto semplice; il capitale della nuova società concessionaria non sarà enorme — anche se potrà essere in seguito elevato — e pur non essendo versato materialmente, basterà una dichiarazione di volontà degli enti interessati perché si proceda alla riserva di quella quota-parte che essi desiderano. La formulazione proposta per il testo dell'articolo 2 si spiega con l'intenzione di consentire alla società concessionaria IRI di entrare subito in azione: dipenderà poi dalla sollecitudine degli enti locali la copertura del restante 49 per cento di partecipazione al capitale sociale della società di gestione del sistema aeroportuale di Roma.

Ricordo che a suo tempo si era discusso di un'eventuale partecipazione di tutte le regioni alla gestione degli aeroporti della capitale: venuta meno quest'ipotesi, io avevo indicato solo la regione Lazio, in quanto rappresentativa di tutti gli enti pubblici che di essa fanno parte: è chiaro tuttavia che se le altre province, oltre quella di Roma, vorranno partecipare al capitale sociale della società di gestione, saranno libere di farlo.

Per quanto concerne poi la formulazione « enti pubblici interessati », essa è stata adottata per non escludere dalla partecipazione alcuni enti pubblici (come le casse di risparmio, le Camere di commercio, ecc.), che altrimenti ne sarebbero esclusi.

BAGHINO. So bene che gli emendamenti possono essere presentati in qualunque momento della discussione sulle linee generali, e anche dopo che un nuovo testo è stato formulato in sede di Comitato ristretto. Vorrei tuttavia rappresentare alla Commissione l'opportunità, ai fini dello snellimento del dibattito, di esaminare globalmente, in seno ad un apposito gruppo di lavoro, i vari emendamenti presentati, oltre a quelli che dovrebbero essere eventualmente proposti in prosieguo, per poter giungere così rapidamente all'approvazione del disegno di legge.

GUGLIELMINO. Sono contrario alla proposta dell'onorevole Baghino, perché, anche se il Comitato ristretto ha ricevuto il mandato di formulare proposte unitarie, ciò non esclude il diritto dei singoli componenti la Commissione di presentare emendamenti al nuovo testo così elaborato. È, infatti, compito della Commissione riunita in seduta plenaria deli-

berare in ultima istanza sui vari emendamenti.

MERLI, *Relatore*. Ritengo che si possa continuare nella discussione, poiché sulla sostanza siamo d'accordo, trattandosi unicamente di questioni che attengono al perfezionamento del testo del provvedimento in esame.

BAGHINO. Insisto nel ritenere di carattere fondamentale la risoluzione del punto concernente l'estensione o la riduzione del numero degli enti autorizzati a partecipare alla società, con conseguente spostamento delle quote di partecipazione al capitale.

MERLI, *Relatore*. A questo punto mi permetterei di suggerire che l'articolo 2 sia formulato nel seguente modo:

« La gestione del sistema aeroportuale della capitale di cui all'articolo precedente è concessa ad una società con capitale sottoscritto, direttamente o indirettamente, dall'IRI.

Iniziata la gestione da parte della società concessionaria, la regione e gli altri enti pubblici interessati, nonché gli istituti di credito di interesse nazionale, previo assenso del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, potranno partecipare alla società stessa in misura non superiore al 49 per cento del capitale sociale ».

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Sono d'accordo sul fatto di evidenziare la partecipazione della regione.

KORACH. Non riesco a comprendere il motivo dell'inserimento degli istituti di credito di interesse nazionale. In questo articolo mi sembra che si sommino due preoccupazioni diverse: la prima riguarda il finanziamento (ed è evidente che l'IRI deciderà sui modi e le forme di ricorso al credito), mentre la seconda concerne la gestione, che deve tener conto di una pluralità di interessi.

Mi sembra infatti che, mentre il compito di provvedere ad una buona e corretta gestione viene affidato interamente alla responsabilità dell'IRI, attraverso il capitale da essa sottoscritto per il 51 per cento, in altre norme successive rimanga insoluto il problema dello sviluppo e della progettazione in relazione al territorio; proprio per questo motivo il gruppo comunista ha proposto, con l'emendamento Fioriello al secondo comma, l'inserimento degli enti locali territoriali.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1973

Non comprendo dunque quali interessi si vogliano rappresentare prevedendo la partecipazione delle camere di commercio, degli enti o delle banche di diritto pubblico, in quanto non può trattarsi che di interessi di tipo gestionale la responsabilità della cui tutela rimane all'IRI ed anche all'Alitalia, ad esempio, per quanto concerne la scelta del percorso.

MERLI, *Relatore*. La sottoscrizione del 49 per cento del capitale sociale è prioritariamente attribuita alla regione Lazio e agli enti pubblici interessati fra cui, prevalentemente, vi sono tutti gli enti locali della regione stessa. Se volessimo stabilire una formulazione più ampia, allora, oltre alle camere di commercio, bisognerebbe prevedere anche le casse di risparmio.

KORACH. Non riesco a comprendere la necessità della presenza anche di tali enti.

MERLI, *Relatore*. Questi istituti sono presenti in tutte le società autostradali e aeroportuali, perché ad essi fanno ricorso prevalentemente gli enti locali territoriali e, in sostanza, il modello a cui ci riferiamo è proprio quello autostradale.

Prima di apportare modifiche al testo dell'articolo dobbiamo però fare molta attenzione, poiché non vorrei che per valorizzare l'attività degli enti locali finissimo col paralizzare la nuova società. Più che l'assenso del ministro dei trasporti è importante la facoltà dell'IRI di decidere sulla partecipazione degli istituti di credito di interesse nazionale.

All'onorevole Lombardi vorrei poi far rilevare che se la regione Lazio volesse sottoscrivere il 49 per cento del capitale sociale, il ministro dei trasporti non potrebbe sollevare alcuna obiezione.

BAGHINO. La regione deve costituire una società finanziaria per sottoscrivere il 49 per cento nel capitale.

MERLI, *Relatore*. Essa, comunque, ove lo ritenesse opportuno, potrebbe sottoscriverlo prima di ogni altro ente.

RUSSO FERDINANDO. L'interconnessione esistente fra i trasporti aeroportuali e quelli su strada e su ferrovia mi induce a chiedere al relatore ed al rappresentante del Governo se con la dizione « enti pubblici » noi possiamo ipotizzare sin da questo momento una

presenza azionaria anche dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, come avviene presso altre società.

Se l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato non è un ente pubblico, allora vorrei sapere dal relatore se fra gli enti ipotizzabili come soci minoritari non potremmo includere anche tale azienda, la cui presenza sotto forma di compartecipazione azionaria al capitale di altre società è stata prevista da alcuni provvedimenti legislativi per la realizzazione di importanti opere pubbliche. Le ferrovie dello Stato sono infatti direttamente interessate non solo al problema metropolitano, ma anche a tutto ciò che riguarda i rapporti esistenti fra l'arrivo delle merci all'aeroporto e la rete ferroviaria italiana.

PICCINELLI. Al limite potremmo fare riferimento soltanto agli « enti pubblici interessati », ma abbiamo aggiunto la regione e gli istituti di credito di interesse nazionale per due ragioni diverse, l'una di carattere formale e l'altra sostanziale. Con la prima si è voluta ribadire la necessità della presenza della regione quale ente rappresentativo degli interessi delle comunità locali e competente in materia di assetto territoriale. La regione è infatti un ente pubblico e come tale sarebbe stata già compresa nella dizione « enti pubblici », se abbiamo voluto prevederla esplicitamente, lo abbiamo fatto per sottolineare che la preminenza deve essere data alla partecipazione della regione. Mentre infatti per gli altri enti può sorgere qualche dubbio sulla legittimità di una loro partecipazione al capitale della società, per la regione questo dubbio non sussiste.

Il discorso è completamente diverso per gli istituti di credito di interesse nazionale. Desidero rilevare al riguardo che l'IRI partecipa al capitale della concessionaria nella misura minima del 51 per cento, mentre gli altri enti partecipano nella misura massima del 49 per cento. Si possono allora verificare due ipotesi: o che gli enti pubblici interessati, ivi compresa la regione, riescano a sottoscrivere il 49 per cento del capitale sociale della società di gestione del sistema aeroportuale della capitale, o che non riescano a raggiungere tale percentuale. Si tratta anche di vedere quale sarà l'ammontare del capitale, e la dimensione che esso assumerà in seguito. Potrebbe anche darsi che, a un certo punto, gli enti locali interessati, le camere di commercio e le stesse casse di risparmio non fossero più in grado di assumere quest'impegno di partecipazione nel quale caso l'IRI po-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1973

trebbe aumentare la sua quota, ad esempio, dal 51 al 60 per cento. Ma proprio per questo è utile prevedere la partecipazione delle banche, che, sollecitate dall'IRI potrebbe fornire congrui finanziamenti, dando così all'IRI stesso la possibilità di non privarsi di fondi che potrebbero, in particolari congiunture, essere impiegati più utilmente altrove, come ad esempio nel Mezzogiorno.

Ritengo pertanto che non si debba eliminare la menzione degli istituti di credito, tanto più che la partecipazione al capitale sociale della società concessionaria è subordinata all'autorizzazione del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

KORACH. Io allora proporrei di formulare il secondo comma dell'articolo 2 nel senso di prevedere che, una volta iniziata la gestione da parte della società concessionaria, potranno partecipare alla società stessa, in misura non superiore al 49 per cento del capitale sociale, nell'ordine: la regione Lazio, gli enti pubblici interessati, gli istituti di credito di interesse nazionale.

FIORIELLO. A mia volta suggerirei di completare tale formulazione menzionando esplicitamente il comune di Roma, dal momento che questo è particolarmente interessato ad una partecipazione alla società di gestione del sistema aeroportuale della capitale, data la sua competenza in ordine al rilascio di tutta una serie di permessi e di concessioni in materia aeroportuale e per alcuni poteri ad essa connessi di cui invece la regione è priva.

MERLI, *Relatore*. Circa la formulazione proposta dall'onorevole Korach, piuttosto che modificare in conformità il testo del provvedimento, prevedendo un ordine di priorità nella partecipazione dei vari enti alla società di gestione, riterrei preferibile che l'interessato traducesse siffatta esigenza in un ordine del giorno, che potrebbe interpretare la norma invitando il Governo affinché tenga conto di una determinata priorità nel dare l'assenso alla partecipazione degli enti alla società medesima.

KORACH. Sono d'accordo: non presenterò pertanto un formale emendamento, riservandomi di sottoporre al Governo un ordine del giorno in proposito.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Io non avrò dif-

ficoltà ad accoglierlo. Rispondendo al collega Russo Ferdinando, che ha prospettato l'opportunità di una partecipazione delle ferrovie alla gestione degli aeroporti della capitale, per garantire un efficace coordinamento dei trasporti, devo dire che io escluderei per il momento un intervento diretto delle ferrovie: l'azienda ferroviaria potrà in ogni caso partecipare alla società concessionaria attraverso la Banca delle comunicazioni e l'Istituto nazionale dei trasporti.

PRESIDENTE. Il relatore, onorevole Merli, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 2 con il seguente:

« La gestione del sistema aeroportuale della capitale di cui all'articolo precedente è concessa ad una società con capitale sottoscritto, direttamente o indirettamente, dall'IRI.

Iniziata la gestione da parte della società concessionaria, la regione Lazio, il comune di Roma ed altri enti pubblici interessati, nonché gli istituti di credito di interesse nazionale, previo assenso del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, potranno partecipare alla società stessa in misura non superiore al 49 per cento del capitale sociale ».

MERLI, *Relatore*. Raccomando alla Commissione l'approvazione dell'articolo 2 nel nuovo testo da me formulato e che recepisce in sostanza il contenuto dell'emendamento Fioriello e dell'emendamento Alessandrini al secondo comma, invitando pertanto i presentatori a ritirarli. Sono invece contrario all'altro emendamento Alessandrini al primo comma.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo concorda con il relatore ed accetta la nuova formulazione dell'articolo 2 da lui proposta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Alessandrini al primo comma dell'articolo 2.

(È respinto).

Onorevole Alessandrini, mantiene il suo emendamento al secondo comma dell'articolo 2, che il relatore e il Governo l'hanno invitato a ritirare?

ALESSANDRINI. Lo ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Fioriello, mantiene il suo emendamento al secondo comma

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1973

dell'articolo 2, che il relatore e il Governo l'hanno invitato a ritirare?

FIORIELLO. Lo ritiriamo, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 2 nella nuova formulazione proposta dal relatore.

(È approvato).

Gli onorevoli Fioriello, Korach e Foscarini hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 2-bis.

« Ai fini di quanto previsto dall'articolo 2 è costituito un comitato consultivo formato da 2 rappresentanti del comune di Roma, 2 della provincia di Roma, 3 della regione Lazio, 1 per ciascun ministero interessato, 3 della società concessionaria IRI, con il compito di esprimere pareri sugli atti relativi alla progettazione e costruzione dell'opera nonché sulla modalità di costituzione della società a partecipazione IRI ed enti locali e sulla definizione ed applicazione della relativa convenzione ».

FIORIELLO. Premessa la nostra disposizione a modificare eventualmente la collocazione di questo articolo aggiuntivo, vi è comunque un problema di tempo che vorrei sottolineare e cioè che entro due mesi o tre mesi questo comitato dovrebbe essere posto in grado di esprimere il proprio parere. La nostra preoccupazione è infatti che, quando gli enti pubblici dovranno partecipare alla società, non trovino una adeguata regolamentazione nella convenzione. Con l'articolo aggiuntivo da noi proposto vogliamo pertanto stabilire una partecipazione degli enti locali sin dal momento della progettazione e costruzione dell'opera e della costituzione della società e a tale scopo abbiamo previsto in apporto del comitato consultivo, privo pertanto di poteri deliberativi. Vogliamo cioè creare una continuità di partecipazione fra l'IRI di oggi e gli enti locali di domani, e la partecipazione di questi ultimi a livello consultivo può favorire il sorgere di una serie di problemi di carattere burocratico.

MERLI, *Relatore*. Io penso che quest'articolo aggiuntivo, qualora venisse approvato, appesantirebbe le procedure necessarie per l'applicazione della legge: a noi tutti preme invece risolvere il problema del sistema aereo-

portuale della capitale con la maggiore celebrità possibile, e crediamo che, se non vi saranno ulteriori ostacoli, il provvedimento di legge diverrà operante a partire dal prossimo ottobre. Temo anche che un comitato quale quello previsto dell'articolo aggiuntivo, e che ha funzioni consultive, finirebbe con l'assumere poteri che già appartengono alla regione, alla provincia, al comune e agli organi dei vari dicasteri interessati. Pregherei quindi i presentatori di ritirarlo.

PICCINELLI. Premesso che la collocazione dell'articolo aggiuntivo 2-bis deve essere modificata, desidero fare alcuni rilievi. Nell'emendamento non si specifica presso quale organo deve essere costituito il comitato consultivo. È impossibile costituirlo presso la società, in quanto questa è di tipo privatistico e non vedo come potremmo imporre ad una società che deve costruire l'aerostazione la costituzione nel suo seno di un comitato. Inoltre nell'articolo aggiuntivo ci si riferisce alla costituzione della società, ma non alla gestione.

BAGHINO. Ma l'articolo aggiuntivo riguarda sia l'una che l'altra cosa e ciò si evince dalle parole « ...modalità di costituzione della società a partecipazione IRI... ».

PICCINELLI. Se l'emendamento si riferisce alla costituzione della società, questo è un motivo in più per non accoglierlo, dato che abbiamo già adottato alcuni criteri per la soluzione di questo aspetto del problema.

FIORIELLO. Ma la questione va guardata in prospettiva.

PICCINELLI. Nell'articolo aggiuntivo si parla anche di ministeri, ma dobbiamo tenere presente che alcuni ministeri hanno compiti di controllo e vengono chiamati ad esprimere un parere dal quale, poi, restano vincolati. Il sistema di controlli dello Stato deve rimanere immutato e nel caso specifico è solo il Ministero dei trasporti che deve dare il proprio assenso.

Queste considerazioni valgono anche per gli enti locali. Infatti, se ne prevediamo la partecipazione ad un siffatto comitato, essi saranno vincolati dai pareri che saranno chiamati ad esprimere. Con questo disegno di legge, in definitiva, la competenza degli enti locali in materia urbanistica, in ordine all'assetto territoriale ed alle licenze edilizie, deve rimanere immutata secondo le norme vigenti.

KORACH. Le osservazioni dell'onorevole Piccinelli sono giuste, ma noi vorremmo creare un certo meccanismo per evitare quegli aspetti negativi che abbiamo constatato e constatiamo continuamente nel rapporto che si instaura fra le società che hanno una certa capacità di spesa — e che, pertanto, incidono sulla stessa programmazione — e lo Stato.

Un esempio è costituito dall'« autostrada del Sole », per cui l'IRI sta spendendo 500 miliardi per la costruzione della terza corsia (e noi abbiamo discusso a lungo sul contributo di 400 miliardi da concedere alle ferrovie dello Stato) senza che alcuno ne sappia niente — se si eccettua una discussione fatta a suo tempo al Senato — eseguendo i lavori sul terreno a suo tempo espropriato e provocando in tal modo un intasamento dell'autostrada che è quanto meno da considerare pazzesco dato il periodo in cui si verifica.

Altra esperienza non brillante è quella dell'aeroporto della Malpensa. È vero che la costruzione dell'aeroporto deve avere l'approvazione degli enti locali, ma il fatto grave è che una volta che a monte si è iniziato un certo *iter*, gli enti locali possano pur promuovere pubblici convegni eccetera, ma sono poi costretti a cedere. Che questi enti possano pertanto intervenire anche a monte crea certamente dei problemi, ma bisogna anche rilevare che l'intervento a valle avviene quando la situazione si è ormai consolidata e, quindi, compromessa.

PICCINELLI. Ma vi sono pur sempre le licenze edilizie, che spetta agli enti locali rilasciarle o meno!

KORACH. Il fatto è che non riescono a non rilasciarle!

GUGLIELMINO. Vorrei chiarire che il gruppo comunista, con l'articolo aggiuntivo 2-bis, non intende sopprimere gli organismi il cui intervento è previsto dalle leggi, come per esempio la commissione edilizia; ma intende costituire un comitato consultivo il cui parere, onorevole Piccinelli, non è vincolante. La sede di questo comitato potrebbe essere stabilita presso il Ministero dei trasporti.

Sono d'accordo sulla esclusione dall'articolo 2-bis dei ministeri e dell'ultima parte concernente le modalità di costituzione della società a partecipazione IRI ed enti locali. In pratica, con questo articolo aggiuntivo si darebbe la facoltà al comitato consultivo ivi previsto di esprimere un parere sulla progettazione e costruzione dell'opera e sulla definizione ed applicazione della convenzione.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Propongo di accantonare l'articolo 2-bis, proseguendo nel frattempo nell'esame degli articoli successivi.

LOMBARDI GIOVANNI. Dopo aver esaminato tutta la struttura del provvedimento potremo risolvere il problema posto da questo articolo aggiuntivo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta del sottosegretario Cengarle di accantonare l'articolo 2-bis.

(È approvata).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 3.

Entro il 31 dicembre 1974, il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i ministri della difesa, delle finanze e del tesoro, provvede con decreto all'affidamento della concessione di cui all'articolo precedente. Con lo stesso decreto approva, previo parere del Consiglio di Stato, la relativa convenzione.

La durata della concessione è fissata in 35 anni, decorrenti dalla data del decreto di cui al comma precedente.

Gli onorevoli Fioriello, Korach e Foscarini hanno presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, aggiungere le seguenti parole: « sentito il parere del comitato consultivo di cui all'articolo 2-bis ».

Poiché questo emendamento è collegato all'articolo 2-bis, accantonato in precedenza, anch'esso deve essere accantonato.

Il relatore, onorevole Merli, ha presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, sostituire le parole: « Entro il 31 dicembre 1974 », *con le altre:* « Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge ».

Qual è il parere del Governo su questo emendamento?

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1973

Pongo in votazione l'articolo 3 nel testo modificato dall'emendamento testè approvato.

(È approvato).

BAGHINO. A questo punto vorrei pregare la Commissione di sospendere i suoi lavori, data l'importanza del provvedimento di legge che si sta discutendo in aula, dove io vorrei recarmi per partecipare al dibattito.

MARZOTTO CAOTORTA. Pur comprendendo l'esigenza rappresentata dal collega Baghino, ritengo personalmente che, data l'urgenza del disegno di legge al nostro esame e considerato che abbiamo pochissimo tempo prima della chiusura estiva del Parlamento, sia opportuno proseguire il nostro dibattito per giungere ad una sollecita definizione del testo in discussione. Il collega Baghino può recarsi in aula, facendosi sostituire per il prosieguo dei lavori della nostra Commissione da un altro deputato del suo gruppo.

BAGHINO. Non insisto nella mia proposta, limitandomi ad osservare però, da un lato, che altre volte si è proceduto alla sospensione della seduta (e del resto, se io mi assentassi, non è detto che vi siano senz'altro dei colleghi non impegnati ed in grado di sostituirmi); dall'altro, che anche una migliore conduzione dei nostri lavori consiglierebbe, come ho già detto, di sospendere la seduta e trasmettere ad un gruppo ristretto di lavoro tutti gli emendamenti presentati per esaminarli unitariamente.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 4.

Dalla data di decorrenza della concessione è revocata, per ragioni di pubblico interesse, ogni concessione in corso relativa alla gestione dell'aeroporto di Roma « Leonardo da Vinci » e degli altri aeroporti di cui all'articolo 2.

La società concessionaria provvede alla gestione degli aeroporti con l'espletamento diretto di tutti i servizi aeroportuali, ovvero mediante subconcessioni parziali regolate dal diritto privato.

Gli onorevoli Fioriello, Korach e Foscarini hanno presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, aggiungere le seguenti parole: « il relativo personale è assunto alla dipendenza della nuova società concessionaria,

assicurando ad esso condizioni economiche e normative non inferiori a quelle preesistenti, ivi compresa l'anzianità e le qualifiche acquisite nelle precedenti gestioni ».

L'onorevole Alessandrini ha presentato il seguente emendamento:

All'ultimo comma, inserire, dopo la parola « ovvero » le altre: « ferma restando la propria responsabilità ».

MARZOTTO CAOTORTA. L'articolo 4 del testo al nostro esame introduce una notevole variazione rispetto al testo concordato in sede di gruppo di lavoro e presentato dal relatore, in cui era contenuta una disposizione che a noi stava particolarmente a cuore, quella cioè secondo la quale le convenzioni di appalto o di concessioni a terzi di servizi aeroportuali, ancora in corso, venivano risolte alla data di decorrenza della concessione. Proporrei quindi di sostituire il testo dell'articolo 4 ora al nostro esame con quello a suo tempo presentato dal relatore.

MERLI, *Relatore*. Faccio mia questa proposta, presentando in tal senso un apposito emendamento.

PRESIDENTE. L'emendamento del relatore, onorevole Merli, è del seguente tenore:

Sostituire l'articolo 4 con il seguente:

« La società concessionaria deve operare con criteri di organicità e di economicità.

Essa provvede alla gestione mediante l'espletamento diretto dei servizi aeroportuali.

A tal fine, le convenzioni di appalto o di concessioni a terzi di servizi aeroportuali, ancora in corso, sono risolte alla data di decorrenza della concessione. Il decreto di concessione definirà la modalità per il passaggio alla società concessionaria dei servizi stessi nonché del personale e delle attrezzature accertate alla data del 30 giugno 1973.

La società concessionaria può anche provvedere a servizi particolari mediante subconcessioni parziali regolate dal diritto privato ».

GUGLIELMINO. Un punto importante è però anche quello di garantire che i lavoratori assunti dalla nuova società concessionaria godano delle stesse condizioni che avevano al momento dell'assunzione. Per questo avevamo presentato un apposito emendamento al vecchio testo dell'articolo 4.

PICCINELLI. Una disposizione del genere sarebbe certo opportuna e propongo pertanto un mio subemendamento *ad hoc*, da inserire tra il penultimo e l'ultimo comma.

PRESIDENTE. L'onorevole Piccinelli ha presentato il seguente subemendamento all'emendamento del relatore.

Dopo il terzo comma, aggiungere il seguente: « Al personale che passerà alle dipendenze della nuova società concessionaria dovranno essere garantite condizioni retributive e normative non inferiori a quelle esistenti alla data del 30 giugno 1973 ».

Gli onorevoli Korach e Fioriello hanno presentato il seguente subemendamento all'emendamento Merli sostitutivo dell'articolo 4:

All'ultimo comma, dopo le parole: « diritto privato », *aggiungere le altre:* « limitate a servizi non direttamente connessi con il traffico passeggeri e merci ».

BAGHINO. Vorrei chiedere un chiarimento circa l'interpretazione da dare all'ultimo comma dell'articolo, con il quale si stabilisce che la società concessionaria può anche provvedere a servizi particolari mediante appalti o subconcessioni. Del resto, desidero sottolineare che obbligare una società a porre fine a tutte le concessioni non è né possibile, né lecito; poiché, infatti, la società deve lavorare in economia, può benissimo ritenere che, da un punto di vista economico, le convenga mantenere le concessioni esistenti.

Ora, o si devono eliminare, in linea di principio, le concessioni, ed allora non può valere l'ultimo comma dell'articolo, oppure riconosciamo che, in definitiva, stabilire questo obbligo per una società siffatta non conviene, anche perché, fatalmente, ciò porterebbe ad una restrizione di personale e di impiego. Pertanto ritengo che l'ultimo capoverso debba essere ben interpretato. Se, poi, fosse stato inserito come scappatoia, allora vorrei avere un chiarimento su questo punto.

KORACH. Premetto che noi abbiamo presentato l'emendamento all'ultimo comma testé letto, perché bisognava escludere la subconcessione per i servizi essenziali; cioè noi ammettevamo la subconcessione per tutti quei servizi che non fossero direttamente connessi al traffico.

Quanto all'obiezione dell'onorevole Baghino, non mi sembra che vi sia contrasto fra la prima e la seconda parte dell'articolo, in

quanto la prima riguarda una situazione transitoria, con conseguente necessità di garantire la posizione dei dipendenti passati dalle vecchie gestioni a quella nuova e di procedere alla sistemazione delle qualifiche. In particolare, mentre attualmente, in relazione alle varie concessioni, si avevano trattamenti normativi ed economici diversi per i vari servizi, ora verrà tutto regalato nel contratto.

PICCINELLI. Si applicherà il contratto collettivo della società che gestisce l'aerostazione.

MERLI, *Relatore*. Debbo far rilevare che la modifica più rilevante rispetto al vecchio testo dell'articolo 4 predisposto dal Comitato ristretto è quella di aver soppresso la parola « appalti » dall'ultimo comma.

KORACH. Trattasi comunque di subconcessioni non direttamente connesse con il traffico passeggeri e merci.

PRESIDENTE. A questo riguardo la dizione del secondo comma è chiara.

PICCINELLI. Ritengo che la parola « appalti » non debba essere soppressa perché gli appalti e le subconcessioni sono due negozi giuridici diversi. Pertanto ritengo che l'ultimo comma debba essere così formulato: « La società concessionaria può anche provvedere a servizi particolari mediante appalti o subconcessioni parziali regolate dal diritto privato ».

PRESIDENTE. Qual è il parere del relatore sugli emendamenti presentati all'articolo 4 ?

MERLI, *Relatore*. Raccomando alla Commissione l'approvazione dell'articolo 4 nella nuova formulazione da me proposta, modificata dagli emendamenti Alessandrini e Piccinelli, che accetto. Parere contrario all'emendamento Korach mentre invito i presentatori dell'emendamento Fioriello sulle garanzie al personale delle cessate concessioni a ritirarlo, in quanto sostanzialmente recepito dall'analogo emendamento Piccinelli.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Concordo con il relatore.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

FIORIELLO. Ritiriamo il nostro emendamento al primo comma del precedente testo dell'articolo 4, ritenendolo assorbito dall'analogo emendamento Piccinelli.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il comma aggiuntivo presentato dall'onorevole Piccinelli, favorevoli relatore e Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Korach e Fioriello all'ultimo comma, contrari relatore e Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento Alessandrini, all'ultimo comma, favorevoli relatore e Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 4 nel suo complesso, nel nuovo testo presentato dal relatore, con le modifiche testé approvate.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

La convenzione di cui all'articolo 3 deve indicare le linee di una gestione organica e funzionale del complesso degli impianti aeroportuali di cui all'articolo 2, da parte della società concessionaria, che dovrà attenersi a criteri di economicità.

Nella convenzione sono, tra l'altro, determinati:

1) i beni demaniali di cui le amministrazioni statali (trasporti e aviazione civile, finanze, difesa, poste, interno e sanità) possono disporre gratuitamente per l'espletamento dei propri compiti di istituto;

2) l'assunzione, da parte della società concessionaria, di tutti i costi di manutenzione del complesso aeroportuale da essa gestito;

3) le modalità di attribuzione alla società concessionaria degli eventuali oneri che la pubblica amministrazione dovrà sostenere in conseguenza della revoca delle concessioni di cui all'articolo precedente;

4) i criteri generali per la concessione a terzi delle aree o dei servizi;

5) la predisposizione, a cura della società concessionaria, del piano finanziario necessario al completamento degli impianti aeroportuali, ivi compresa l'aerostazione di cui al titolo II della presente legge, e, entro

180 giorni dal collaudo definitivo di detta aerostazione, del piano finanziario necessario alla gestione dell'intero sistema aeroportuale per tutta la durata della concessione;

6) la devoluzione al bilancio dello Stato, a decorrere dal compimento del primo anno di gestione, dopo l'entrata in funzione della nuova aerostazione di cui al titolo II della presente legge, degli eventuali utili di esercizio, al netto dell'accantonamento per innovazioni, ammodernamenti e completamenti, ed eccedenti l'assegnazione di un dividendo da stabilire annualmente con riferimento al capitale sociale della società concessionaria, dopo le assegnazioni a riserva previste dalla legge, e comunque non superiore all'8 per cento del capitale stesso. L'ammontare dell'accantonamento annuo non potrà superare il 10 per cento degli introiti lordi annuali;

7) le modalità per la determinazione delle innovazioni, degli ammodernamenti e dei completamenti da apportare all'opera nei limiti dell'accantonamento di cui al punto 6) del presente articolo;

8) la nomina nel collegio dei sindaci della società concessionaria di quattro membri designati rispettivamente dal ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, dal ministro del tesoro, dal ministro delle finanze e dal ministro delle partecipazioni statali. Presiederà il collegio il sindaco designato dal ministro del tesoro;

9) le modalità per la riconsegna all'amministrazione statale delle opere e degli impianti fissi al termine della concessione;

10) le ipotesi di decadenza dalla concessione, la procedura della relativa dichiarazione nonché i criteri e le modalità per l'acquisizione allo Stato delle opere e degli impianti fissi;

11) i casi e le forme con cui potrà essere esercitata da parte dell'amministrazione concedente, nel corso del periodo di gestione, la facoltà di risoluzione anticipata del rapporto di concessione, i termini e le modalità dell'esercizio di detta facoltà nonché i criteri di determinazione delle indennità dovute alla concessionaria;

12) la costituzione di un collegio arbitrale per la risoluzione delle eventuali controversie relative all'applicazione delle norme della presente legge e della convenzione.

L'onorevole Merli ha presentato i seguenti emendamenti:

Al punto 1) sopprimere le parole tra parentesi e precisamente « trasporti e aviazione

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1973

civile, finanze, difesa, poste, interno e sanità »;

Al punto 6) sostituire le parole « da stabilire annualmente con riferimento » con le altre « annuale determinato in base alle modalità da stabilirsi nella convenzione e riferimento ».

MERLI, *Relatore*. Ho presentato l'emendamento al punto 1) perché se da quella elencazione rimane esclusa qualche amministrazione statale si dovrebbe poi provvedere con legge a colmare la lacuna.

PICGINELLI. Mentre il testo attuale prevede che di anno in anno vi siano delle modificazioni, e quindi un decreto dovrebbe stabilire quale dev'essere il dividendo, con questo emendamento è la convenzione stessa a regolare le variazioni del dividendo e ad esporre le ragioni per cui questo dev'essere modificato. Sarà quindi il Ministero che stila la convenzione, a prevedere le possibilità di tali modificazioni.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo su questi emendamenti ?

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo li accetta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, al punto 1) dell'articolo, il mantenimento delle parole « trasporti e aviazione civile, finanze, difesa, poste, interno e sanità », di cui l'onorevole Merli ha chiesto la soppressione.

(È respinto).

L'emendamento dell'onorevole Merli s'intende perlanto approvato.

Pongo in votazione l'emendamento Merli al punto 6) dell'articolo, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

L'onorevole Piccinelli ha presentato il seguente emendamento: *Al punto 8) dell'articolo sostituire le parole: « quattro membri » con le altre: « tre membri » e sopprimere le parole: « dal Ministro delle finanze ».*

Qual'è il parere del relatore su questo emendamento ?

MERLI, *Relatore*. Parere favorevole.

PRESIDENTE. Il Governo ?

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Anche il Governo è favorevole.

Pongo in votazione quest'emendamento.
(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 5 nel suo complesso, con le modifiche apportate dagli emendamenti testé approvati.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 6.

Competono alla società concessionaria tutte le entrate di pertinenza dello Stato, comunque conseguibili dalla gestione degli aeroporti, ivi compresi i diritti di cui alla legge 9 gennaio 1956, n. 24, ferme restando le agevolazioni in vigore per le compagnie di navigazione aerea nazionali.

Le tariffe relative all'uso dei servizi ed alle prestazioni rese dalla società concessionaria dovranno tener conto dell'economica gestione dell'impresa ed entreranno in vigore dopo l'approvazione del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Gli onorevoli Fioriello, Korach e Foscari ni hanno presentato il seguente emendamento:

Al primo comma sopprimere le parole: ivi compresi i diritti di cui alla legge 9 gennaio 1956, n. 24, ferme restando le agevolazioni in vigore per le compagnie di navigazione aerea nazionali ».

FIORIELLO. Abbiamo discusso di questo argomento in sede di gruppo di lavoro tenendo presente la situazione esistente all'aeroporto di Milano. Qui l'Alitalia paga alla società di gestione, che è anch'essa privatistica, tutti i diritti, proprio perché la legge 9 gennaio 1956, n. 24, ricordata al primo comma dell'articolo 6, riguarda rapporti intercorrenti con una gestione statale degli aeroporti. Prima, per quanto riguarda l'aeroporto di Fiumicino, c'era un rapporto con lo Stato, ma se ora si stabilisce una gestione privatistica di questo e degli altri aeroporti della capitale, la clausola prevista da quella legge viene a cadere, e l'Alitalia deve avere con la nuova società di gestione un rapporto di tipo privatistico.

PICCINELLI. Ma trattamenti di maggior favore sono in vigore in tutti i paesi del mondo: se approvassimo un emendamento come questo verremmo a creare una sperequazione tra l'Alitalia e le altre compagnie di bandiera che negli altri paesi godono appunto tali agevolazioni.

FIORIELLO. Ma lo Stato può sempre favorire l'Alitalia attraverso altre vie, se lo vuole.

MERLI, *Relatore*. Sarebbe opportuno un approfondimento del problema da parte dell'onorevole sottosegretario.

KORACH. Non desidero sollevare alcuna questione. Faccio rilevare, però, che questa società è pubblica. Quindi, in definitiva, esistono due società della stessa natura, nei cui bilanci non compare la voce relativa alle esenzioni: di conseguenza, il controllo sulla economicità di questi documenti è falsato. L'amministrazione pubblica, quindi, dovrà erogare i fondi necessari ad una società piuttosto che all'altra, adottando però un meccanismo che chiarisca la realtà dei due bilanci.

LOMBARDI GIOVANNI. Il problema va studiato tenendo presenti anche le condizioni delle compagnie di bandiera estere. All'interno del paese, però, dobbiamo assolutamente evitare che si determinino sperequazioni, e dobbiamo quindi garantire la parità di trattamento nei confronti della società concessionaria.

MARZOTTO CAOTORTA. Il problema, a mio avviso, presenta due aspetti delicati. Il primo è costituito dal livello particolarmente basso delle nostre tariffe; il secondo, invece, è rappresentato dal fatto che, a norma della clausola internazionale per cui le compagnie estere debbono godere delle stesse agevolazioni concesse alla compagnia nazionale e quindi potrebbero chiedere le stesse esenzioni di cui usufruisce l'Alitalia. Su questi due aspetti, quindi, io richiamo in particolare l'attenzione del Governo. Mi permetto di aggiungere, tuttavia, che, a mio giudizio, questo argomento non è di competenza della nostra Commissione. Ritengo, inoltre, che il periodo dell'articolo di cui i colleghi comunisti chiedono la soppressione sia pleonastico: infatti, stabilendo che le entrate di pertinenza dello Stato competono alla società concessionaria, noi non intendiamo individuare altresì i titoli di queste entrate. Mi sembra, quindi,

che il periodo in parola possa essere eliminato.

Come ripeto, quindi, considerata la complessità della materia che concerne le tasse di sbarco, non ritengo opportuno che la nostra Commissione se ne occupi in questa sede. Ritengo pertanto pleonastico l'ultimo periodo dell'articolo, in quanto non è necessario che il provvedimento in esame confermi le leggi vigenti.

MERLI, *Relatore*. Se siamo d'accordo su questo tipo di interpretazione, volto a dare maggiore sinteticità all'articolo senza alterare la situazione esistente, accetto l'emendamento.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Anche il Governo accetta l'emendamento soppressivo Fioriello.

BAGHINO. Vorrei avere alcuni chiarimenti in merito alla legge 9 gennaio 1956, n. 94. È vero che quando una legge sia in contrasto con altri provvedimenti emanati in epoca anteriore, questi ultimi si intendono tacitamente abrogati, tuttavia desidererei alcuni chiarimenti sull'entità e i motivi delle agevolazioni previste dalla legge n. 24 del 1956.

MERLI, *Relatore*. La legge n. 24 del 9 gennaio 1956 concerne la specificazione dei diritti relativi ai movimenti degli aeroporti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il mantenimento del periodo di cui gli onorevoli Fioriello, Korach e Foscarini hanno chiesto la soppressione.

(È respinto).

S'intende così approvato l'emendamento parzialmente soppressivo del primo comma dell'articolo 6. Pongo in votazione l'articolo 6 nel suo complesso con la modifica soppressiva testé approvata.

(È approvato).

Mi comunicano in questo momento che il Presidente della Camera ha richiesto la nostra presenza in aula. Sospendo pertanto brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 11,15, è ripresa alle 11,50.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 7.

Il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il ministro del tesoro ed il ministro delle finanze, è autorizzato a concedere, entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, alla società di cui all'articolo 2, la progettazione e la costruzione di una nuova aerostazione e relativi piazzali e pertinenze nell'aeroporto « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino, da adibire al traffico nazionale ed internazionale della società Alitalia - Linee aeree italiane e delle altre compagnie di navigazione aerea italiane assistite dalla società medesima.

Il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, d'intesa con la società concessionaria, potrà autorizzare le compagnie di navigazione aerea straniera assistite dalla società Alitalia ad operare nella nuova aerostazione.

L'onorevole Caradonna ha presentato i seguenti emendamenti: *Al primo comma sopprimere le parole:* « assistite dalla società medesima ».

Aggiungere, al secondo comma, le seguenti parole: « da adibire al traffico nazionale ed internazionale delle società aeree italiane titolari di concessione di linee aeree regolari; il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile potrà autorizzare le compagnie di navigazione aerea straniera assistite dalle società italiane sopra menzionate ad operare nella nuova aerostazione ».

Gli onorevoli Fioriello, Korach e Foscari ni hanno presentato i seguenti emendamenti:

Al primo comma, dopo le parole: « ministro delle finanze », *aggiungere le seguenti:* « sentito il parere del comitato di cui all'articolo 2-bis ».

Sostituire il secondo comma con il seguente:

« Il ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, d'intesa con la società concessionaria, potrà autorizzare ad operare nella nuova aerostazione, ai fini della migliore e più economica gestione dei servizi aeroportuali, compagnie di navigazione aerea straniera ».

Avverto che il primo di questi emendamenti, essendo collegato con l'articolo aggiuntivo 2-bis, precedentemente accantonato, deve anch'esso intendersi accantonato.

Qual è il parere del relatore su questi emendamenti ?

MERLI, *Relatore*. L'emendamento Fioriello ed altri, sostitutivo del secondo comma, è inaccettabile, anche perché nel piano è previsto che la vecchia aerostazione sarà adattata per le compagnie straniere, mentre la nuova resterà affidata soltanto alla compagnia Alitalia e alle altre compagnie da essa assistite.

KORACH. Ma in questo modo resteranno in piedi due aerostazioni, mentre la nuova sarà in grado, per molto tempo, di assorbire tutto il traffico. Il nostro emendamento tende a lasciare in vita la possibilità di utilizzare completamente la nuova aerostazione.

PICCINELLI. La vecchia aerostazione non può essere distrutta, anzi verrà modificata e migliorata, per cui resteranno in piedi due aerostazioni che si integreranno a vicenda.

KORACH. La mia preoccupazione è che per un certo numero di anni (secondo me parecchi) la nuova aerostazione sia in grado di assorbire tutto il traffico che si svilupperà. Il che non vuol dire che occorrerà distruggere la vecchia aerostazione.

Concentrare tutto il traffico in un'unica aerostazione significherebbe anche far abbassare i costi di esercizio, a vantaggio anche dei passeggeri. Non vogliamo rendere obbligatorio l'utilizzo di una sola aerostazione, vogliamo soltanto che ciò sia possibile, magari al di sotto di certi limiti di traffico.

PICCINELLI. Ho l'impressione che le previsioni del collega Korach siano ottimistiche; in base alle ultime rilevazioni statistiche, infatti, è stato previsto che da qui al 1980 il traffico aereo sarà più che raddoppiato rispetto a quello attuale. La nuova aerostazione sarà in grado di assorbire una tale quantità di traffico ?

KORACH. Se verrà costruita così come è stata progettata, direi di sì.

RUSSO FERDINANDO. Sarei per una maggiore elasticità della nuova aerostazione, nell'interesse della collettività, nel senso di lasciare la possibilità alle compagnie straniere di utilizzare questa aerostazione.

MARZOTTO CAOTORTA. L'osservazione del collega potrebbe essere fondata. Si potreb-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1973

be riformulare l'articolo nel senso di sostituire, all'ultimo comma, alle parole « assistite dall'Alitalia » le parole « altre compagnie di navigazione aerea... ».

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Vi è una classificazione degli aeroporti rispetto al traffico nazionale, a quello internazionale ed a quello intercontinentale. Pertanto proporrei la dizione: « ...da adibire al traffico nazionale, internazionale ed intercontinentale della società Alitalia... ».

BAGHINO. Si potrebbe allora tener presente l'emendamento dell'onorevole Caradonna.

KORACH. Noi non dobbiamo stabilire che tutte le compagnie aeree italiane facciano capo all'aeroporto di Fiumicino, perché esiste anche l'aeroporto di Ciampino.

PRESIDENTE. La formulazione dell'ultimo comma dell'articolo 7 dovrebbe dunque essere la seguente: « Il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, d'intesa con la società concessionaria, potrà autorizzare altre compagnie di navigazione aerea... ».

RUSSO FERDINANDO. Occorrerebbe aggiungere le parole: « ...italiane e straniere... ».

MERLI, *Relatore*. Accetto questa aggiunta. Proporrei però di sostituire, al primo comma dell'articolo, le parole: « ... è autorizzato a concedere... » con le altre: « ... dovrà concedere... ».

BAGHINO. Ma sarebbe più esatto, da un punto di vista formale, mantenere la dizione attuale.

MERLI, *Relatore*. Allora sarebbe più esatto dire: « ... provvederà a concedere... ».

PRESIDENTE. L'articolo 7 dovrebbe essere dunque così formulato:

« Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il ministro del tesoro ed il ministro delle finanze, provvederà a concedere entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, alla società di cui all'articolo 2, la progettazione e la costruzione di una nuova aerostazione e relativi piazzali e pertinenze nell'aeroporto « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino, da adibire al traffico della società Alitalia-Linee aeree ita-

liane e delle altre compagnie di navigazione aerea assistite dalla società medesima.

Il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, d'intesa con la società concessionaria, potrà autorizzare altre compagnie di navigazione aerea italiane e straniere ad operare nella nuova aerostazione ».

RUSSO FERDINANDO. L'articolo 7 era stato elaborato nel momento in cui si intendeva progettare una sola aerostazione per la sola società Alitalia. Via via però il testo legislativo si è ampliato fino a considerare tutto il sistema aeroportuale, facendo nascere un problema essenziale di collegamenti. Ora, vorrei sapere se questo nuovo testo prevede l'autorizzazione a concedere la progettazione con i relativi collegamenti alla vecchia aerostazione oppure no. In tal caso, dovremmo aggiungere le parole: « ... e delle infrastrutture di collegamento con le altre... ».

MERLI, *Relatore*. Ma vi è già la dizione: « ... e relativi piazzali e pertinenze... ».

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Può essere vero che le nuove compagnie autorizzate non abbiano l'assistenza dell'Alitalia ma che vi provvedano da sole; il che complicherrebbe il problema.

KORACH. Io sono partito, forse ingenuamente, dalla presunzione che questa assistenza debba diventare, come accade all'aeroporto di Linate, assistenza della compagnia di gestione.

PICCINELLI. Questo concetto però deve essere esplicitato nel testo della legge.

BAGHINO. Bisogna eliminare, al primo comma, la parola: « ... assistite... ».

MERLI, *Relatore*. Debbo far presente che esiste una graduatoria, che vede al primo posto l'Alitalia e le compagnie da essa assistite. Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ha la facoltà di porre su questo stesso piano altre compagnie, italiane e straniere, da collocarsi nella nuova aerostazione ed anche nelle vecchie strutture aeroportuali.

MARZOTTO CAOTORTA. Il problema sottolineato dal collega Lombardi ha indubbiamente il suo peso.

PRESIDENTE. Noi ci muoviamo anche alla luce dell'esperienza di quanto è già stato

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1973

realizzato in altri paesi, dove le grandi compagnie aeree fruiscono di una propria aerostazione.

KORACH. Questo non si verifica né in Inghilterra né in Francia, signor Presidente; avviene in America perché in quel paese prevale una concezione prettamente privatistica.

PRESIDENTE. Sono d'accordo, per quanto riguarda i servizi di assistenza, il problema deve essere impostato diversamente.

PICCINELLI. Noi intendiamo riferirci soltanto al rifornimento, alla riparazione ed al controllo dei motori.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Tenendo conto della realtà attuale, mi sembra che quanto ha detto il Presidente sia giusto. Il Ministero esaminerà il problema di volta in volta con la società concessionaria.

MERLI, *Relatore*. È chiaro che le compagnie minori che si avvalgono dell'assistenza dell'Alitalia, hanno la priorità. Prevedendo, nel secondo comma, le compagnie straniere assistite dall'Alitalia, si evita di varare una legge fatta esclusivamente ad uso e consumo, appunto, dell'Alitalia. E poi mi sembra una buona cosa lasciare una certa discrezionalità al Governo, se in futuro la politica aerea del Ministero non dovesse più coincidere con quella dell'Alitalia e, quindi, con quella dell'IRI.

BAGHINO. Il significato del termine « assistite » è passivo, non attivo. Ecco perché, avendolo lasciato nel primo comma, avete dovuto mantenere la formulazione del secondo comma.

Vi sono compagnie italiane attualmente assistite dall'Alitalia in tutte le attività, anche con scambi di aeromobili, e queste nel primo comma hanno una posizione prioritaria.

Può però verificarsi il caso che venga creata una compagnia di navigazione aerea italiana che rientri nelle previsioni del secondo comma, ma che non abbia nulla a che vedere con la gestione dei servizi aeroportuali. Qui si menziona solo il diritto di poter usufruire di quella aerostazione. I servizi rientrano in quella unicità di gestione che abbiamo approvata all'articolo 1. La parola « assistite » di cui al secondo comma dell'articolo 7 non è riferita alla gestione, ma occorre tener presente che oggi esiste una in-

terdipendenza fra queste società. In futuro potrebbe darsi il caso di una società di navigazione aerea che non si trovi in questa situazione, per cui ricadrebbe nel disposto del secondo comma.

MARZOTTO CAOTORTA. Le osservazioni prima fatte hanno indubbiamente un certo peso: perché se è vero che vi deve essere l'accordo con la società concessionaria, è anche vero che se per legge concediamo una facoltà di questo genere a compagnie aeree straniere di grande importanza, si potrebbero verificare notevoli pressioni internazionali per far ottenere a tali compagnie l'agibilità dell'aerostazione. Insomma, le società debbono essere assistite o debbano farsi assistere dall'Alitalia; non vorrei perciò che, eliminando il termine « assistite » si determinassero quelle pressioni cui ho accennato.

Propongo pertanto di rinviare ogni decisione in proposito per permettere al relatore di raccogliere ulteriori e più precise informazioni dagli ambienti competenti, per sapere quali rischi si corrono togliendo la parola « assistite ».

PRESIDENTE. Lasciando la parola « assistite » si dà all'Alitalia un'arma potentissima di contrattazione.

MERLI, *Relatore*. Si tratta di stabilire se questa facoltà di contrattazione la conferiamo all'Alitalia o al Ministero e alla società concessionaria. Non ritengo che l'approfondimento possa essere di natura tecnica; qui si tratta di operare una scelta politica.

Secondo la primitiva formulazione si doveva dare la priorità alla compagnia di navigazione di bandiera e alle società assistite italiane, lasciando al Ministero una certa libertà di manovra per quelle straniere assistite dall'Alitalia. Nel corso della discussione è emersa la possibilità di una autorizzazione a compagnia straniera non assistita, e su questo punto qual è il pensiero della Commissione? Includiamo queste compagnie aeree straniere non assistite nel disegno di legge organico che riguarda solo le linee italiane assistite e quelle straniere assistibili con il consenso dell'Alitalia? Ovvero preferiamo lasciare alla discrezionalità del Ministero e della concessionaria la contrattazione?

FIORIELLO. Affidiamo al Ministero la valutazione sul diritto delle compagnie straniere. Il Ministero e la società concessionaria possono ben garantire l'interesse del nostro paese.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1973

BELCI. Si potrebbe allora riformulare il comma nel senso che il Ministero, sentita la diera, potrà concedere l'autorizzazione ad al società concessionaria e la compagnia di bandiera. Il potere è del Ministero, che può essere bloccato dal mancato consenso della società concessionaria.

PICCINELLI. Formalmente questa tesi è ineccepibile, ma a questo punto è ancora più debole la possibilità di difesa del Ministero.

Le ragioni al fondo di questo problema sono politiche, ma anche tecniche, e stiamo facendo questa discussione senza disporre di elementi precisi circa la possibilità di temperare l'esigenza delle varie compagnie che operano, o potrebbero operare, con l'autorizzazione del Ministero, nella nuova aerostazione. Si potrebbe verificare il caso che quattro o cinque compagnie volessero usufruire delle attrezzature dell'aerostazione.

Proporrei quindi una breve sospensione della seduta per dare modo al relatore di porsi in contatto, magari telefonicamente, con i tecnici competenti.

CARADONNA. Il problema è quello di non fare dell'aerostazione di Fiumicino un aeroporto per la sola compagnia di bandiera. La differenza fra compagnia di bandiera e società del settore aeronautico è troppo grande, ma esiste una iniziativa privata che non deve essere osteggiata perché opera meritoriamente per incrementare la nostra navigazione aerea civile.

MERLI, *Relatore*. Questo riguarda le linee aeree italiane ed è problema minore.

CARADONNA. È fatale che per quanto riguarda le compagnie aeree italiane vi sia una specie di gelosia di mestiere che può portare a piccole e modeste guerriglie che non hanno poi rispondenza reale nella difesa stessa della compagnia di bandiera. L'Alitalia non è in crisi perché c'è la concorrenza delle linee aeree italiane, ma è in crisi per la concorrenza delle grandi compagnie di bandiera. L'Alitalia va sostenuta sul piano della concorrenza straniera.

PRESIDENTE. Secondo il « progetto 80 » la nuova aerostazione non può accogliere altro che l'Alitalia e le compagnie assistite. Per le altre non vi è posto.

KORACH. Ma l'Alitalia ha sbagliato completamente la sua politica di acquisto degli aeromobili basandosi su quel tipo di

previsione. Secondo quelle previsioni i vari tipi di traffico nazionale, europeo e internazionale sono stati incrementati secondo una previsione di sviluppo uniforme, mentre la realtà è stata diversa, con una prevalenza in primo luogo, del traffico interno, in secondo luogo del traffico europeo e, in terzo luogo, del traffico intercontinentale. Non farei quindi molto affidamento sulle previsioni extrapolate dalle statistiche. Bisogna sempre riservarsi una certa elasticità di giudizio.

MERLI, *Relatore*. L'articolo 7 potrebbe essere così formulato: « Il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il ministro del tesoro ed il ministro delle finanze, provvederà a concedere, entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, alla società di cui all'articolo 2, la progettazione e la costruzione di una nuova aerostazione e relativi piazzali e pertinenze nell'aeroporto « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino.

Il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito la società concessionaria, autorizzerà la compagnia di bandiera e le altre compagnie di navigazione aerea italiane e quelle straniere assistite dall'Alitalia ad operare nella nuova aerostazione ».

MARZOTTO CAOTORTA. Anch'io ritengo che quella che dobbiamo assumere sia una decisione politica, perché non si tratta solo dell'ampliamento dell'aeroporto di Fiumicino ma anche di una questione di prestigio. L'originario disegno di legge prevedeva che vi fosse una aerostazione della compagnia di bandiera con i servizi organizzati per l'assistenza ai propri aeromobili e per quelli delle compagnie da essa assistite. Con questa formulazione la nuova aerostazione diventerebbe invece uno dei tanti padiglioni dell'aeroporto di Fiumicino da cui potrebbero usufruire tutte le compagnie aeree, il che è tutto un altro discorso, anche sotto il profilo di una razionale utilizzazione degli impianti. Se noi permettessimo anche alle piccole compagnie aeree italiane di usufruire di questo scalo, dove non usufruiscono dell'assistenza della Alitalia, dovremmo anche fare in modo che potessero disporre dell'assistenza e questo cambierebbe l'aspetto organizzativo. Per esse esiste invece l'aeroporto di Ciampino e le già esistenti stazioni di Fiumicino. Mi sembra pertanto di dover concludere che, per una logica organizzativa, la nuova aerostazione dovrebbe essere riservata alla sola compagnia di bandiera e per quelle da essa assistite.

PRESIDENTE. Mettiamo la compagnia di bandiera nelle condizioni di organizzare bene l'aerostazione e se le altre compagnie vorranno atterrarvi dovranno essere da essa assistite.

PICCINELLI. La *ratio* prima del disegno di legge è di creare un sistema aeroportuale funzionale e completamente diverso da quello esistente.

PRESIDENTE. L'onorevole Merli ha presentato la seguente nuova formulazione dell'articolo 7:

ART. 7.

Il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il ministro del tesoro ed il ministro delle finanze, provvederà a concedere, entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, alla società di cui all'articolo 2, la progettazione e la costruzione di una nuova aerostazione e relativi piazzali e pertinenze nell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino, da adibire al traffico della società Alitalia-linee aeree italiane e delle altre compagnie di navigazione aerea italiane assistite dalla società medesima.

Il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentita la società concessionaria, potrà autorizzare le compagnie di navigazione aerea straniere assistite dalla società Alitalia ad operare nella nuova aerostazione.

PICCINELLI. Si potrebbe dire « sentita la società concessionaria e l'Alitalia » perché per l'assistenza occorre l'accordo.

RUSSO FERDINANDO. Dovrei far rilevare che i primi articoli del provvedimento in esame si riferiscono al sistema aeroportuale della capitale, la cui gestione è concessa ad una società che, nel momento in cui viene autorizzata a costruire una nuova aerostazione, non è però autorizzata a compiere opere di ammodernamento e di collegamento con la vecchia aerostazione. Mentre prima questa dipendeva dallo Stato, che la doveva ammodernare, ora non resterebbe che un relitto in graduale deperimento.

MERLI, *Relatore*. Con un apposito articolo occorrerebbe anche sopprimere l'ufficio speciale del genio civile per l'aeroporto di Roma-Fiumicino.

RUSSO FERDINANDO. Nel testo del provvedimento manca il conferimento alla società concessionaria di un incarico in tal senso, a meno di non stabilire che con lo stesso atto di concessione il ministro autorizza la società concessionaria a costruire e progettare le infrastrutture di collegamento ferroviario, autostradale e le opere di ammodernamento e collegamento richieste dalla vecchia aerostazione.

MERLI, *Relatore*. Ma l'articolo 5, al punto 7) prevede le modalità per la determinazione delle innovazioni, degli ammodernamenti e dei completamenti da apportare all'opera. Comunque questi problemi potremo esaminarli nel prosieguo della discussione.

PRESIDENTE. Qual è il parere del relatore sugli emendamenti presentati all'articolo 7?

MERLI, *Relatore*. Sono contrario a tutti gli emendamenti e raccomando alla Commissione l'approvazione dell'articolo 7 nel nuovo testo da me proposto.

PRESIDENTE. Il Governo?

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Accetto il nuovo testo dell'articolo 7 e concordo per il resto con il relatore.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Pongo in votazione l'emendamento Caradonna al primo comma, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'altro emendamento Caradonna, al secondo comma, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento Fioriello, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

KORACH. Dichiaro che il gruppo comunista si asterrà dalla votazione dell'articolo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 7 nella nuova formulazione proposta dal relatore, di cui ho già dato lettura, accettato dal Governo.

(È approvato).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1973

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 8.

La progettazione e la costruzione della nuova aerostazione sono realizzate a cura e spese della società concessionaria, sulla base delle previsioni contenute nel piano regolatore generale di ampliamento e completamento dell'aeroporto ed in applicazione del decreto interministeriale, in data 23 marzo 1968, n. 18, che ha approvato il programma di massima delle opere, nonché sulla base delle successive integrazioni e modificazioni del programma stesso che si renderanno necessarie in attuazione delle disposizioni della presente legge.

La nuova aerostazione dovrà essere ultimata e messa in condizione di agibilità entro quattro anni dalla data di effettiva disponibilità da parte della concessionaria di tutte le aree su cui dovrà insistere l'aerostazione.

Il progetto generale dell'aerostazione, relativi piazzali e pertinenze, con l'indicazione della spesa complessiva presunta, sarà approvato con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il ministro dei lavori pubblici.

Analoga procedura sarà seguita per eventuali varianti richieste dalla società concessionaria in corso d'opera.

Gli onorevoli Fioriello, Korach e Foscarini hanno presentato il seguente emendamento:

Al terzo comma, aggiungere le seguenti parole: « sentito il parere del comitato di cui all'articolo 2-bis ».

Poiché abbiamo accantonato l'articolo 2-bis, anche questo emendamento deve essere accantonato.

L'onorevole Alessandrini ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 8, tra il terzo e quarto comma, inserire i seguenti commi:

« Tramite apposito decreto il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il ministro dei lavori pubblici, fisserà l'ammontare di una penale a carico della società concessionaria per ogni giorno di ritardo sul termine previsto al comma precedente.

Entro 6 mesi dal rilascio della concessione ministeriale la società concessionaria deve aver espletato le pratiche di esproprio di cui al successivo articolo 10, salvo ricorsi o impugnative di terzi proprietari ».

L'onorevole relatore ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere, tra il secondo ed il terzo comma, il seguente:

« Nella convenzione saranno determinate a carico della società concessionaria le penalità per ogni giorno di ritardo rispetto al termine stabilito per l'apertura al traffico della aerostazione ».

MERLI, *Relatore*. Ritengo che questo emendamento assorba quello presentato dall'onorevole Alessandrini.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo su questo emendamento?

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento presentato dal relatore.

(È approvato).

L'emendamento dell'onorevole Alessandrini si intende pertanto assorbito.

Pongo in votazione l'articolo 8 nel suo complesso con la modifica testé approvata.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 9.

L'approvazione dei progetti equivale, a tutti gli effetti, a dichiarazione di pubblica utilità, di indifferibilità e di urgenza delle opere approvate.

L'onorevole Lombardi Giovanni ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere la parola: « approvate ».

Pongo in votazione il mantenimento di questa parola.

(È respinto).

Pertanto l'emendamento si intende approvato.

Pongo in votazione l'articolo 9 con la modifica testé approvata.

(È approvato).

Poiché all'articolo 10 non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione, dopo averne data lettura:

ART. 10.

Alle operazioni di esproprio degli immobili necessari alla costruzione dell'aerostazio-

ne, relativi piazzali e pertinenze, nonché all'espletamento dei relativi servizi, provvederà direttamente od a proprie spese la società concessionaria, nei limiti dei poteri che competono all'ente espropriante secondo le norme vigenti.

Alle suddette operazioni, anche ai fini della determinazione dell'indennità, si applicano le norme di cui agli articoli 9 e seguenti della legge 22 ottobre 1971, n. 865.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 11.

La concessione per la progettazione e la costruzione sarà regolamentata da apposita convenzione nella quale vanno determinati:

1) la procedura della progettazione esecutiva;

2) le modalità per l'esecuzione dei lavori che la società concessionaria potrà effettuare direttamente o tramite altra società del gruppo IRI, per un ammontare non superiore al 40 per cento del costo di costruzione delle opere risultante dal progetto esecutivo approvato;

3) le modalità di gara e di contabilizzazione per i lavori edili da appaltare;

4) le procedure relative sia all'attività di vigilanza sull'esecuzione dei lavori, sia al collaudo definitivo delle opere da parte di tecnici espressamente nominati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

L'onorevole Marzotto-Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

Al punto 2) dell'articolo, sostituire le parole: « non superiore al 40 per cento » con le altre: « non superiore al 50 per cento ».

MARZOTTO CAOTORTA. Ho proposto quest'emendamento per aumentare le possibilità di effettuare lavori da parte delle società del gruppo IRI, che sono abbastanza attrezzate a questo scopo: non vedo infatti perché dovremmo lasciare addirittura il 60 per cento ad altre società; consentire a queste l'esecuzione del 50 dei lavori mi sembra una decisione equa.

PRESIDENTE. Qual è il parere del relatore su questo emendamento?

MERLI, *Relatore*. Sono favorevole.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Anche il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Marzotto-Caotorta, favorevoli relatore e Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 11 con la modifica testé approvata.

(È approvato).

Poiché agli articoli 12, 13 e 14 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione, dopo averne dato lettura:

ART. 12.

La società concessionaria provvederà al reperimento dei mezzi finanziari occorrenti alla realizzazione della nuova aerostazione. A tal fine è autorizzata, anche in deroga all'articolo 2110 del codice civile, ad emettere obbligazioni da ammortizzare in un periodo non superiore alla durata della concessione, e a contrarre mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche ovvero con gli altri istituti di credito a medio e lungo termine all'uopo designati con decreto del ministro del tesoro, i quali potranno effettuare tali operazioni anche in deroga alle disposizioni statutarie ed alle norme che regolano la loro attività ordinaria.

Tutte le operazioni finanziarie di cui al comma precedente saranno assistite dalla garanzia primaria dello Stato per il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi.

(È approvato).

ART. 13.

Entro 60 giorni dall'avvenuto collaudo definitivo delle opere di cui all'articolo 7 della presente legge, la società concessionaria presenterà all'amministrazione concedente il rendiconto del costo totale delle opere realizzate.

Il rendiconto di cui al comma precedente è approvato, entro 60 giorni dalla sua presentazione, con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i ministri del tesoro e delle finanze.

(È approvato).

ART. 14.

Sulla base delle indicazioni fornite con il rendiconto approvato ai sensi dell'articolo

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1973

precedente, la società concessionaria predisporrà il piano finanziario relativo alla gestione dell'intero sistema aeroportuale, nei termini di cui all'articolo 5 n. 5) della presente legge.

Il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i ministri del tesoro e delle finanze, provvede con decreto all'approvazione del piano finanziario.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 15.

Sulla base del piano finanziario approvato a norma dell'articolo precedente, sarà determinato con legge l'eventuale contributo a carico dello Stato, da corrispondere alla società concessionaria nella misura necessaria a coprire i costi di costruzione, compresi i relativi oneri finanziari, dedotti gli introiti previsti per l'intero periodo di concessione, al netto delle spese di esercizio, così da assicurare l'equilibrio economico dell'iniziativa.

L'onorevole relatore ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire le parole: « Sulla base del piano finanziario » *con le altre:* « In ordine al piano finanziario ».

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Accetto questo emendamento.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 15 con lo emendamento testé approvato.

(È approvato).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PICCINELLI

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha presentato il seguente articolo aggiuntivo 15-bis:

« L'Ufficio speciale del genio civile per Fiumicino è soppresso. Le sue attività passano alla società concessionaria.

Con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile e del ministro dei lavori pubblici saranno fissate le modalità per il trasferimento di tali attività ».

MERLI, *Relatore.* Avevo predisposto quest'articolo aggiuntivo appunto per provvedere alla soppressione dell'Ufficio speciale del genio civile per Fiumicino, ma penso che, qualora decidessimo, come dovremmo fare, di approvarlo, incontreremmo alcuni ostacoli. Innanzitutto credo che il punto specifico coinvolgerebbe la competenza della Commissione lavori pubblici, il che comporterebbe l'insabbiamento dell'iter del provvedimento in esame.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Vi è poi da ricordare che al Senato è in discussione un provvedimento sugli aeroporti in cui si prevede di dare a quest'ufficio 50 miliardi per il completamento delle opere necessarie: occorre pertanto in questa sede un chiarimento da parte del Governo, in modo da evitare che al Senato si voli un progetto di legge recante una disposizione in contrasto con quella che noi ci accingiamo ad approvare votando l'articolo aggiuntivo in questione.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Assicuro la Commissione che farò presente il problema quando al Senato si discuterà il provvedimento di legge relativo agli aeroporti. La Commissione può comunque, se lo ritiene opportuno, presentare un ordine del giorno invitando il Governo a sopprimere gli uffici del genio civile attualmente preposti alla gestione degli aeroporti.

MERLI, *Relatore.* Io penso che sarebbe meglio accantonare per il momento il mio articolo aggiuntivo, attendendo le decisioni del Senato sul provvedimento di legge relativo agli aeroporti: quando esso giungerà al nostro esame, potremo cogliere lo spunto per riaffrontare questo problema in base all'atteggiamento assunto al riguardo dall'altro ramo del Parlamento.

MARZOTTO CAOTORTA. Io ritengo invece che sarebbe opportuno chiarire bene la nostra volontà di fondo in ordine a questo articolo aggiuntivo, che vorrei fosse completato da altro che stabilisse la soppressione dell'ufficio speciale del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per Fiumicino.

Poiché noi abbiamo deciso, manifestando al riguardo una precisa volontà politica, che l'aeroporto di Fiumicino venga gestito da una nuova società pubblica, che si assuma la responsabilità della gestione, occorre di conseguenza sopprimere l'attuale competenza del

Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e di quello dei lavori pubblici su quest'aeroporto: essi dovrebbero invece continuare a controllarlo, così come fanno per tutti gli altri aeroporti italiani. Se non introduciamo una siffatta disposizione nel testo del provvedimento che stiamo per approvare, rischiamo di prolungare all'infinito questa specie di gestione comune tra la nuova società concessionaria e alcuni uffici ministeriali: si sa infatti quali difficoltà si incontreranno in Italia a sopprimere certi uffici burocratici.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, rimanendo estraneo alla gestione dell'aeroporto di Fiumicino, potrà più efficacemente controllare la nuova forma di gestione che noi stiamo per approvare. Per raggiungere questo scopo, noi possiamo sancire la nostra volontà in proposito con un articolo di legge *ad hoc*, ovvero esprimere il nostro punto di vista con un ordine del giorno; sappiamo bene però che gli ordini del giorno rappresentano uno strumento spesso destinato a cadere nel vuoto, meri auspici che non diventano esecutivi, ed è per questo che ritengo sarebbe più opportuno inserire nel testo in esame una precisa disposizione, magari sotto un apposito titolo destinato alle norme transitorie, ma in modo che risulti ben chiaro che i due uffici di cui ho detto non devono più occuparsi della gestione dell'aeroporto di Fiumicino. Potremmo magari studiare al riguardo una formulazione di gradimento del Ministero dei lavori pubblici, disponendo che la sua competenza permarrà per i lavori in corso o fino ad una certa data. A questo punto aggiungo che se sul punto specifico fosse necessario interpellare per motivi di competenza la Commissione dei lavori pubblici, non resterebbe che provvedere di conseguenza, dal momento che non possiamo assolutamente far rimanere in vita all'infinito degli uffici che interferiranno con l'autonoma responsabilità della nuova società di gestione.

PRESIDENTE. Desidero precisare all'onorevole Lombardi che per l'introduzione di un emendamento di questa natura la Commissione competente in via primaria non è obbligata, a termini di regolamento, a richiedere il parere della Commissione lavori pubblici.

BELCI. L'onorevole Lombardi, oltre alla preoccupazione relativa alla eventuale richiesta del parere della Commissione lavori pubblici, ha anche espresso talune perplessità

sul fatto che, in pratica, due provvedimenti di legge concernenti la stessa materia e recanti norme contraddittorie finirebbero per trovarsi pendenti presso i due rami del Parlamento. Ora, a me sembra che il testo in esame, tendendo a sistemare in via definitiva la situazione aeroportuale di Roma, debba contenere disposizioni chiare e precise, e quindi sono dell'avviso che l'ufficio in argomento debba essere soppresso. Agendo in tal senso in questa sede, io sono convinto che il Governo, presso l'altro ramo del Parlamento, si troverà in una situazione favorevole, perché sarà costretto a trasformare in norma transitoria la disposizione che devolve i richiamati finanziamenti agli uffici del genio civile già esistenti, precisando però che tale situazione varrà fino a quando non sarà diversamente stabilito con legge dello Stato. In pratica, questi uffici sopravviverebbero come « uffici stralcio » di una certa gestione: altrimenti, noi correremmo il rischio di bloccare — varando una legge finanziaria contingente — l'intero sistema.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Ritengo che i due problemi (quello relativo all'ufficio del genio civile di Fiumicino e quello relativo all'ufficio del genio civile del Ministero dei trasporti) debbano essere tenuti distinti. Per quanto attiene al primo organismo io mi rendo conto delle esigenze che ne rendono opportuna la soppressione, però sono del parere che tale operazione non sia possibile oggi, ma solo tra alcuni mesi.

L'ufficio del genio civile del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, invece, ha compiti di controllo che non possono essere demandati alla società concessionaria: anche presso altre città, come Milano e Torino, esistono enti aventi funzioni direttive nei confronti di società analoghe. Però, evidentemente, qualora alla società concessionaria venga affidato l'onere della conduzione del sistema aeroportuale, si renderà necessaria la soppressione degli uffici che attualmente sono preposti alla gestione diretta dell'aeroporto di Fiumicino.

MARZOTTO CAOTORTA. Io sarei dello avviso di concedere un'ulteriore proroga di sei mesi per la organizzazione della società, stabilendo che l'ufficio del genio civile di Fiumicino sarà soppresso entro un anno dall'entrata in vigore della legge o, comunque, non oltre tale termine. Sarebbe inoltre opportuno specificare che tutte le competenze circa i lavori in corso saranno trasferiti alla

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1973

società concessionaria. Infatti, prima che tale trasferimento venga realizzato, il Senato approverà la citata legge sul finanziamento dei cinquanta miliardi, per cui tale finanziamento sarà assegnato agli uffici del genio civile prima della loro soppressione, cioè, appunto, entro un anno.

KORACH. Riflettendo sulle norme già approvate mi è sorto un dubbio: i diversi articoli del testo prevedono che la gestione e la costruzione della nuova aerostazione di Fiumicino sia affidata ad una società concessionaria la quale, però, in base alle disposizioni contenute nel provvedimento, è autorizzata solo a predisporre il piano finanziario necessario per la realizzazione dei lavori, ma non è esplicitamente autorizzata a compierli. In definitiva, quindi, io temo che, sopprimendo l'ufficio del genio civile, noi sopprimeremo in pratica l'unico organo effettivamente preposto al compimento di queste opere.

RUSSO FERDINANDO. Questa osservazione è giusta.

PRESIDENTE. A mio avviso sarebbe meglio lasciare inalterato il testo dell'articolo precedente e approvare due articoli aggiuntivi per regolare la materia in questione.

KORACH. Bisogna tenere comunque presente che occorre fare riferimento alle disposizioni degli articoli 5 e 6, che si riferiscono al finanziamento degli impianti e agli stanziamenti per le relative opere, ma che non contengono disposizioni che autorizzano la società alla realizzazione di dette opere.

RUSSO FERDINANDO. Vorrei solo far presente che non possiamo sopprimere un ufficio che non esiste.

MERLI, *Relatore*. Penso che sarebbe più opportuno, su quest'ultimo punto, preparare un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Per quanto concerne quest'ultimo ufficio del Ministero dei trasporti, mi sembra chiaro le relative incombenze gestorie passeranno alla nuova società. Al riguardo non occorre dunque provvedere con apposite norme, potendosi raggiungere lo scopo con un ordine del giorno.

MARZOTTO CAOTORTA. Sono d'accordo.

MERLI, *Relatore*. A questo punto penso che il testo del primo articolo aggiuntivo

15-bis, salva diversa numerazione in sede di coordinamento, potrebbe essere del seguente tenore:

« L'ufficio speciale del Genio civile istituito con decreto-legge 31 ottobre 1967, n. 969, convertito in legge 23 dicembre 1967, n. 1246, e inteso a provvedere allo studio, alla progettazione, alla direzione, all'assistenza e alla contabilizzazione delle opere di completamento e ampliamento dell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino, è soppresso entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge ».

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo su questo articolo aggiuntivo?

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo lo accetta

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo testé letto.

(È approvato).

MARZOTTO CAOTORTA. Occorre ora occuparci del problema rappresentato dal fatto che nel provvedimento manca ogni riferimento all'obbligo della società concessionaria di eseguire, ad esempio, i lavori di ammodernamento dell'aeroporto; il che, invece, dovrebbe essere disciplinato.

MERLI, *Relatore*. Al riguardo suggerirei un articolo aggiuntivo 15-ter del seguente tenore, salva diversa collocazione in sede di coordinamento:

« La società concessionaria di cui all'articolo 2 provvederà alla progettazione, costruzione ed esecuzione delle infrastrutture e di tutte le opere di ammodernamento richieste dal sistema aeroportuale della capitale ».

RUSSO FERDINANDO. Per quanto riguarda l'aerostazione abbiamo scritto che il ministro « ... provvederà a concedere ... ». Dobbiamo allora formulare allo stesso modo questo articolo aggiuntivo.

MERLI, *Relatore*. No, perché si tratta di compiti di istituto.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo su questo articolo aggiuntivo?

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1973

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 15-ter, proposto dal relatore e accettato dal Governo.

(È approvato).

Riprendiamo ora in esame l'articolo aggiuntivo 2-bis, proposto dai deputati Fioriello, Korach e Foscari, che era stato precedentemente accantonato. Ne do nuovamente lettura:

« Ai fini di quanto previsto dall'articolo 2 è costituito un comitato consultivo formato da 2 rappresentanti del comune di Roma, 2 della provincia di Roma, 3 della regione Lazio, 1 per ciascun Ministero interessato, 3 della società concessionaria IRI, con il compito di esprimere pareri sugli atti relativi alla progettazione e costruzione dell'opera nonché sulla modalità di costituzione della società a partecipazione IRI ed enti locali e sulla definizione ed applicazione della relativa convenzione ».

In sua sostituzione il relatore, onorevole Merli, ha presentato il seguente articolo aggiuntivo 2-bis, salvo diversa collocazione in sede di coordinamento:

« Sulla convenzione di cui all'articolo 3 sono sentiti i rappresentanti della regione Lazio, del comune di Roma e dell'IRI ».

FIORIELLO. Accetto la formulazione proposta dall'onorevole Merli e non insisto per la votazione del mio articolo aggiuntivo.

PRESIDENTE. S'intendono pertanto ritirati gli emendamenti già riferiti a tale articolo aggiuntivo. Qual è il parere del Governo?

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo accetta l'articolo aggiuntivo proposto dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 2-bis del relatore, di cui è stata data lettura.

(È approvato).

Passiamo agli ordini del giorno.

I deputati Marzotto Caotorta, Merli e Piccinelli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,
invita il Governo

a provvedere, in esecuzione della legge sulla gestione unitaria del sistema aeroportuale della capitale e contestualmente all'affidamento della concessione della gestione dell'aeroporto di Fiumicino, a sopprimere gli uffici attualmente preposti alla gestione diretta dell'aeroporto stesso e a mantenere esclusivamente gli uffici di vigilanza e controllo. (0/802/1/10).

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo lo accoglie.

PRESIDENTE. I deputati Merli, Guglielmino, Marzotto Caotorta, Catella e Caradonna hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,
invita il Governo

a seguire, nell'autorizzare la sottoscrizione alla partecipazione di minoranza del capitale azionario della nuova società, il seguente ordine di priorità:

regione Lazio;
comune di Roma;
enti locali territoriali ed altri enti pubblici;
istituti di credito di interesse nazionale.
(0/802/2/10).

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo lo accoglie.

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del disegno di legge. Ha chiesto di parlare l'onorevole Marzotto Caotorta. Ne ha facoltà.

MARZOTTO CAOTORTA. Nel preannunciare il voto favorevole del gruppo della democrazia cristiana, invito il Governo ad un impulso nuovo e ad una nuova impostazione nella politica dei trasporti aerei; lo invito ad uscire dall'attuale atteggiamento burocratico per adottarne uno innovativo, approfittando a tal fine anche della nuova società di gestione. Contemporaneamente tengo a sottolineare

re come sarebbe inutile costruire una nuova aerostazione senza provvedere subito anche alla costruzione del tronco ferroviario necessario per la comunicazione con la città.

FIORIELLO. Dobbiamo rilevare che sia in Commissione, sia in sede di Comitato ristretto ci siamo trovati di fronte ad un disegno di legge presentato da un Governo che non aveva affatto presente la realtà dell'aeroporto di Fiumicino: il vecchio testo peggiorava la situazione già disastrosa dell'aeroporto e impediva la possibilità di un discorso unitario per quanto riguarda gli aeroporti del paese. Oggi diamo vita ad una legge che modifica il primitivo progetto governativo: e questo è un fatto positivo perché vi sono accolti alcuni aspetti che noi sollevammo in sede di Commissione, soprattutto per quanto riguarda la gestione dell'aeroporto di Fiumicino, la gestione autonoma, il rapporto fra aeroporto di Fiumicino e appaltatori, la fine degli appalti.

Si attua quindi un primo passo nel senso di considerare gli aeroporti in rapporto allo sviluppo non solo nazionale, ma anche regionale, dal punto di vista economico e turistico. Il provvedimento che ci accingiamo a votare accoglie quindi gli aspetti fondamentali sollecitati in Commissione dal nostro gruppo, ma è chiaro che ci siamo trovati tutti in un certo imbarazzo per la mancanza di un quadro d'insieme degli aeroporti nazionali. Vi è il rischio infatti che questa legge, che pur riteniamo in parte positiva, rappresenti soltanto un episodio parziale avulso dalle previsioni del programma nazionale relativa agli aeroporti privo di ogni rapporto con lo sviluppo aeroportuale nazionale e con quello dei trasporti in generale, cioè sia su rotaia sia su strada.

Ci troviamo cioè ancora una volta di fronte ad un provvedimento settoriale, come tale incapace di dare all'opinione pubblica una visione globale sul piano nazionale dei problemi dei trasporti.

Ritengo che questa legge potrà rappresentare un fatto positivo nella misura in cui il Governo in breve tempo presenterà un programma aeroportuale nazionale, cioè un piano nazionale degli aeroporti. Solo in quel contesto si potrà verificare se l'attuale legge potrà risolvere il problema dell'aeroporto di Fiumicino e dare un apporto positivo alla soluzione dei problemi nazionali relativi agli aeroporti ed allo sviluppo dei trasporti in generale.

Con queste riserve circa la capacità del Governo di potere in tempi brevi portare alla nostra attenzione un piano più generale degli aeroporti, il nostro gruppo, che pur ritiene di avere contribuito ad imporre alla maggioranza soluzioni positive, si asterrà dalla votazione finale del provvedimento perché la verifica della sua validità si potrà avere solo in prospettiva, e cioè nell'ambito di un piano generale di riordinamento e sviluppo del settore dei trasporti nel paese.

CARADONNA. La positività di questa legge è ovvia; vi è solo da lamentare che essa sia varata in ritardo. Per quanto riguarda i rapidi collegamenti dell'aeroporto con la città — che rappresenta uno dei problemi fondamentali — qui si è auspicato che il collegamento ferroviario Roma-Fiumicino sia sviluppato al più presto; ma voglio aggiungere la necessità di considerare anche quello fra Ciampino e Roma, perché Ciampino gode di una posizione di vicinanza con la metropolitana. Si può pensare anche alla rapida utilizzazione di due tronchi ferroviari locali che servono ora Velletri ed Albano e che potrebbero rapidamente — e con un costo relativo — collegare la stazione ferroviaria con l'aeroporto di Ciampino.

Con rammarico rilevo l'assoluta priorità data all'Alitalia nell'ottenere una « supergestione » dell'aeroporto, e non so fino a che punto questo potrà non esporci a proteste anche da parte del MEC, perché sembra che in tal modo si voglia conferire a detta società un monopolio. All'Alitalia si dà l'assistenza e la gestione e, *ad libitum*, la facoltà di assistere altre linee. Il Ministero ha facoltà di controllo sulla gestione aeroportuale, ma non sull'operato dell'Alitalia per le discriminazioni che questa potrà imporre alle altre compagnie aeree. È questo un modo strano di legiferare, e non credo che salvaguardi il prestigio dell'Alitalia nella sua posizione di compagnia di bandiera, a parte che può esporci, ripeto, alle proteste del MEC.

MERLI, *Relatore*. Ringrazio i colleghi che hanno fatto parte del Comitato ristretto per la collaborazione prestatami nella stesura della bozza del provvedimento su cui abbiamo lavorato con l'adesione del Ministero dei trasporti. È stata un'esperienza positiva, data la difficoltà della materia.

L'onorevole Fioriello ha parlato di mancanza di un quadro generale. Io vedo invece questo provvedimento come un quadro di riferimento attorno al quale in concreto dob-

biamo lavorare attraverso la creazione di nuove forme di gestione; questo è infatti un tentativo che abbiamo fatto per creare un nuovo tipo di gestione che funzioni meglio di quanto non sia avvenuto finora.

In mancanza del sussidio di idonei strumenti legislativi e non legislativi, il lavoro dei comitati ristretti e delle Commissioni in cooperazione con gli organi di Governo costituisce la prova migliore di quanto il Parlamento possa fare per formulare una legislazione nuova e adeguata alla moderna realtà.

Abbiamo voluto dare una particolare sottolineatura alla posizione della compagnia di bandiera per poter contrattare maggiormente anche nell'interesse del nostro paese, tenendo anche conto dell'attuale situazione, che non è certo brillante.

Speriamo che una gestione ben condotta dell'aeroporto e la posizione rafforzata che conferiamo alla compagnia di bandiera possano costituire un sistema, oltre che confacente alle aspettative dei cittadini, anche più economico e speriamo che l'aerostazione di Fiumicino, che costituisce il « biglietto di ingresso » alla capitale, possa prendere quel volto nuovo che risponda effettivamente ad una Italia che pur in mezzo a tante difficoltà tuttavia ha progredito intensamente in questi ultimi anni.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ringrazio il Presidente, la Commissione e il Comitato ristretto che, a quanto mi consta, ha lavorato con molto impegno in questi ultimi tempi per consentire il varo di una così importante legge che colma le lacune che ogni giorno possiamo di persona registrare.

Posso dare alla Commissione la notizia che da sabato o da lunedì prossimo la vecchia aerostazione entrerà in funzione, come si dice in gergo tecnico, « a quota due »; cioè nell'ala riservata al traffico internazionale sono stati allestiti moderni e funzionali impianti che dovrebbero consentire un acceleramento delle operazioni e dare ai passeggeri la possibilità di avere quell'assistenza necessaria che si riscontra manchevole da noi.

Per quanto riguarda il problema dei collegamenti, vi è un comitato che sta alacremente lavorando e vi è l'impegno da parte del Governo di seguire questo problema per consentire collegamenti rapidi che non stringano l'utente ad impegnare più tempo

tra Fiumicino e la capitale di quello impiegato per raggiungere qualsiasi altra località nel nostro paese.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Ciampino, vi è l'impegno a sviluppare meglio un collegamento di autobus.

Il problema sollevato e sviluppato da parte di molti colleghi è stato quello di una politica dei trasporti organica e inquadrata nel contesto di una realtà che sta muovendosi nel nostro paese. È pendente presso il Senato una legge *ad hoc* sul finanziamento, ma non so se potrà essere approvata prima delle ferie estive.

Sta di fatto che, per quanto riguarda il Governo, ogni sforzo sarà fatto per andare incontro alle esigenze espresse da questa Commissione. Occorre che il nostro paese esca da una situazione di inferiorità rispetto alla realtà estera, che deve essere seguita, ma non copiata, per poter dotare il nostro paese quelle infrastrutture di aeroporti e di servizi che ancora mancano e delle quali sentiamo tutti il bisogno.

Rinnovando il ringraziamento mio personale e del ministro a tutti i membri della X Commissione, mi auguro di poter in prosieguo avere la possibilità di esporre qui le linee operative sulle quali intendiamo muoverci per rispondere alle esigenze da voi sottolineate.

Vorrei infine pregare il Presidente di poter discutere ora in sede referente il provvedimento riguardante il finanziamento alle autolinee, in modo da poterne ottenere la prossima settimana il trasferimento in sede legislativa. Si tratta infatti di un provvedimento di copertura per un determinato periodo, da più parti sollecitato.

PRESIDENTE. Avverto che l'onorevole relatore ha proposto di sostituire il titolo del disegno di legge con il seguente: « Gestione unitaria del sistema aeroportuale della capitale e costruzione di una nuova aerostazione nell'aeroporto « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

MERLI, *Relatore*. Prima di procedere alla votazione finale, riterrei opportuno, ai fini di una migliore formulazione tecnica del provvedimento, che in sede di coordinamento l'articolo aggiuntivo 2-bis, approvato nel testo da me proposto, venga inserito come emendamento aggiuntivo al primo comma dell'ar-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1973

licolo 3, con questa dizione: « e sentiti i rappresentanti della regione Lazio, del comune di Roma e dell'IRI ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione tale proposta.

(È approvata).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto. Chiedo che la Presidenza sia autorizzata a procedere al coordinamento del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Procediamo alla votazione a scrutinio segreto del disegno di legge n. 802 esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge « Costruzione di una nuova aerostazione nell'aeroporto « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino » *con il nuovo titolo* « Gestione unitaria del sistema aeroportuale della capitale e costruzione di una nuo-

va aerostazione nell'aeroporto « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino » (802).

Presenti	25
Votanti	15
Maggioranza	8
Voti favorevoli	14
Voti contrari	1

Hanno dichiarato di astenersi 10 deputati.

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Bargellini, Becciu, Belci, Canestrari, Caradonna, Catella, Dal Maso, Di Leo, Lombardi Giovanni, Marocco, Marzotto Caotorta, Merli, Piccinelli, Pumilia e Russo Ferdinando.

Si sono astenuti dalla votazione:

Baldassari, Ballarin, Carri, Ceravolo, Ciacci, Fioriello, Guglielmino, Korach, Scipioni e Skerk.

La seduta termina alle 14,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO