

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

49.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 GIUGNO 1974

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAPELLA

INDICE		PAG.
	PAG.	
Sulla chiusura dell'aeroporto di Alghero:		
PRESIDENTE	744, 745	
GUERRINI	744	
MARRAS	744, 745	
PANI	744	
VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . .	744, 745	
Disegno di legge (Seguito della discussione):		
Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi (<i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (2559) .	745	
PRESIDENTE	745, 747, 748	
BAGHINO	746, 748	
GUGLIELMINO	748	
KORACH	747	
LOMBARDI GIOVANNI	746	
MARINO	747	
MARZOTTO CAOTORTA, <i>Relatore</i> . . .	745, 747, 748	
MASCIADRI	747	
PANI	746	
		PAG.
		POLI 747
		VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . .
		747, 748
		Proposta di legge (Discussione e approvazione):
		REGGIANI ed altri: <i>Proroga di termine di cui alla legge 12 marzo 1968, n. 291, recante norme a favore degli aeroporti civili di Palermo-Punta Raisi e Venezia-Marco Polo (2578)</i>
		748
		PRESIDENTE 748, 750, 751, 753, 754
		BAGHINO 753
		BALLARIN 754
		GUGLIELMINO 750, 754
		LOMBARDI GIOVANNI 750, 752, 753
		MARINO 750, 752, 753, 754
		MARZOTTO CAOTORTA 752, 753, 754
		MASCIADRI 750, 752
		PICCINELLI 753
		RUSSO FERDINANDO, <i>Relatore</i> 749, 751, 753, 754
		VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>
		751
		752, 753, 754
		Votazione segreta:
		PRESIDENTE 754

La seduta comincia alle 10,35.

MAROCCO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Sulla chiusura dell'aeroporto di Alghero.

PANI. Prima di iniziare la discussione del disegno di legge n. 2559, desidero sollevare una questione in modo informale, perché è accaduto un fatto assolutamente straordinario nella regione Sardegna. Nel periodo in cui è necessario assicurare in misura più rilevante un incremento dei voli, improvvisamente il direttore dell'aeroporto di Alghero ha ritenuto opportuno chiuderlo al traffico, perché non è garantito in modo sicuro il sistema antincendio. Nello stesso tempo vi è la minaccia che venga chiuso l'aeroporto di Cagliari, perché si sarebbero verificate delle lesioni nelle piste di atterraggio.

Poiché non esistono sistemi alternativi di trasporto, se non quello via mare, chiudere l'aeroporto di Alghero proprio nella stagione turistica comporta una situazione estremamente drammatica per le zone settentrionali dell'isola.

Pertanto vorrei pregare il sottosegretario di darci qualche informazione sulla soluzione che il Governo intende adottare subito.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Questo problema è stato immediatamente recepito nella sua importanza e gravità dal Governo, in modo particolare dal Ministero dei trasporti.

La questione è sorta perché il direttore dell'aeroporto di Alghero, avvalendosi delle disposizioni del codice della navigazione, con provvedimento unilaterale ha ritenuto — ciò rientra nella sua competenza — di chiudere l'aeroporto al traffico civile, perché i servizi antincendio non vengono svolti dai vigili del fuoco, così come prescrivono le norme in vigore. Infatti questi servizi vengono svolti attualmente dall'aeronautica militare, come in altri undici aeroporti, e fino ad oggi non si è verificato alcun inconveniente.

Si è in attesa della legge sull'ampliamento degli organici dei vigili del fuoco per poter costituire delle unità distaccate, così come sono previste dal regolamento del Ministero dell'interno, e nel frattempo si è andati avanti, anche se in una forma impropria, con risultati che sono stati ritenuti soddisfacenti.

Dopo la decisione del direttore dell'aeroporto di Alghero, relativa soprattutto al tema della responsabilità in caso di sinistri, con riferimento a specifiche disposizioni del codice della navigazione, abbiamo avuto frequenti contatti con i Ministeri della difesa e dell'interno. Questi contatti si sono conclusi proprio ieri sera con un incontro a livello di sottosegretari: io per il Ministero dei trasporti, l'onorevole Righetti per il Ministero dell'interno e l'onorevole Lattanzio per il Ministero della difesa, assistiti da una *équipe* di tecnici.

La decisione che si è adottata è la seguente: da parte del Ministero dell'interno viene elaborata una lettera in cui si assume l'impegno che entro sei mesi, subito dopo il 19, un gruppo di giovani di leva, che stanno facendo le esercitazioni previste per l'assolvimento dei compiti dei vigili del fuoco, sarà assegnato all'aeroporto di Alghero. Entro il mese di giugno è previsto l'impiego di duecento giovani. Ciò costituisce una prima soluzione.

Nella stessa giornata di oggi, sulla base di questa lettera impegnativa del Ministero dell'interno, verrà spedita una lettera firmata da me, con cui il direttore dell'aeroporto di Alghero viene sollevato da ogni responsabilità e pertanto questa lettera è comprensiva dell'ordine di riaprire l'aeroporto al traffico civile.

MARRAS. Spero che venga riaperto domani.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. È proprio quello che vogliamo. Infatti il testo della lettera sarà affidato non al normale servizio postale, ma verrà comunicato al prefetto di Sassari ed al direttore dell'aeroporto. Il problema, come ho già detto, era di sollevare il direttore da qualsiasi responsabilità e, poiché abbiamo individuato che la responsabilità non spetta al direttore, l'abbiamo assunta noi.

PANI. La ringrazio per le informazioni che ha fornito.

GUERRINI. Vorrei domandare all'onorevole sottosegretario se questo vale anche per gli altri aeroporti minacciati di chiusura, tra cui quello di Verona.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Voi senz'altro comprendete che la soluzione adottata, dal

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1974

punto di vista giuridico è ineccepibile, però costituisce una forzatura.

MARRAS. Se questa sera rispondesse in aula alle interrogazioni che sono state presentate sull'argomento, farebbe cosa gradita.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Abbiamo ricevuto una lettera del Presidente del Consiglio, in cui si afferma che fra tutti gli impegni si deve dare priorità al Parlamento. Pertanto sono disposto a rispondere oggi stesso alle interrogazioni.

PRESIDENTE. Desidero ringraziare l'onorevole sottosegretario per le informazioni che ha dato alla Commissione, che credo interessino tutti i colleghi, non soltanto quelli originari della Sardegna.

Seguito della discussione del disegno di legge: Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2559).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 22 novembre 1973.

La I Commissione permanente della Camera ha espresso parere favorevole, mentre la V Commissione bilancio ha dato parere negativo sugli emendamenti proposti dal relatore, onorevole Marzotto Caotorta.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Onorevoli colleghi, per quanto riguarda il parere della V Commissione bilancio posso dire che esso è destituito di ogni fondamento, in quanto non sono stati esaminati nel merito gli emendamenti da me proposti, e ciò per i seguenti motivi. Come risulta dalla legge del 12 dicembre 1954, n. 1178, relativa alla soppressione dell'Azienda carboni italiani e alla riorganizzazione delle imprese controllate, le azioni delle ferrovie meridionali sarde passarono allo Stato ed agli enti sottoscrittori del capitale della predetta azienda e attualmente appartengono tutte allo Stato. Non vi sono

quindi preoccupazioni di sorta circa gli eventuali oneri che deriverebbero allo Stato per il trasferimento alle ferrovie statali della gestione del tronco ferroviario residuo di 17 chilometri, previsto dal mio emendamento.

Aggiungasi che la legge n. 1178 prevede esplicitamente, all'articolo 3, che « l'esercizio delle ferrovie meridionali sarde verrà assunto provvisoriamente in gestione governativa dal Ministero dei trasporti, in attesa dell'adozione di provvedimenti per la definitiva sistemazione delle ferrovie stesse ». Si tratta pertanto, adesso, di adottare, sia pure con un ritardo di 20 anni, questo provvedimento per la definitiva sistemazione prescritta dal legislatore. E infatti, come è illustrato nella relazione al disegno di legge in oggetto, presentato dal Governo al Senato, dove è stato contrassegnato col n. 1045, la spesa di 2 miliardi richiesta è necessaria per la trasformazione a scartamento ordinario del tronco l'Antioco e la costruzione dei necessari raccordi per rendere possibile l'integrazione di detto tronco nella rete delle ferrovie dello Stato. Si aggiunga, inoltre, che con detta trasformazione dello scartamento, la città e il porto di Sant'Antioco, di cui è previsto un notevole sviluppo, verranno ad essere direttamente collegati con Cagliari attraverso una linea a scartamento ordinario.

Ora, poiché la linea che conduce a Cagliari è appunto quella delle ferrovie dello Stato, non si vede come si possa continuare a mantenere distinte due gestioni per un'unica linea di Sant'Antioco-Cagliari, mentre appare evidente, data appunto la necessaria integrazione del porto di Sant'Antioco con i trasporti dell'isola, unificare sotto la gestione delle ferrovie dello Stato i trasporti ferroviari dell'isola stessa. Aggiungasi che l'articolo 18 della legge n. 1221 stabilisce quanto segue: « Nel caso di normale scadenza di una concessione, senza che ne sia stata resa possibile la tempestiva rinnovazione, durante il periodo intercedente tra la cessazione del precedente concessionario e l'assunzione dell'esercizio da parte del nuovo concessionario, il Ministero dei trasporti è autorizzato a gestire direttamente il pubblico servizio per la durata massima di un anno, salvo proroga da concedersi con giustificato motivo per due anni, con decreto del Presidente della Repubblica da promuoversi d'intesa fra il Ministero dei trasporti e quello del tesoro ».

Anche se in questo caso non si è trattato di normale scadenza di una concessione, in quanto questa scadrà nel 1985, non vi è dubbio che, essendo ritornati nelle mani dello

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1974

Stato sia la proprietà della società concessionaria, sia l'esercizio della concessione stessa, questa sia da considerarsi scaduta di fatto ormai da venti anni, e quindi ben oltre la durata massima di due anni prevista per la gestione diretta.

Quanto, infine, alle spese di gestione, è bene sapere che il Ministero dei trasporti ha dovuto coprire, negli ultimi anni, il *deficit* di esercizio delle ferrovie meridionali sarde nella seguente misura: anno 1971, lire 1.088.350.000; anno 1972, lire 1.444.693.625; anno 1973, lire 2.180.115.000. Non vi è dubbio che lo Stato ha tutto l'interesse, pertanto, a trasferire alla gestione delle ferrovie dello Stato la gestione di questo tronco che, una volta ammodernato e collegato con la normale rete dell'isola, migliorerà certamente il coefficiente d'esercizio ma soprattutto presenterà minori costi, venendo a cadere tutte le spese generali necessarie per una gestione autonoma.

Così pure lo Stato ha tutto l'interesse a trasferire alla regione Sardegna la gestione delle autolinee sostitutive, pur se il relativo costo verrà diminuito in seguito agli investimenti massicci previsti dal presente disegno di legge anche per l'esercizio automobilistico.

Come si vede, dunque, i due emendamenti da me proposti, lungi dall'implicare una rilevante maggiore spesa, importano invece una rilevante minore spesa da parte dello Stato e ottemperano alle disposizioni contenute in precedenti provvedimenti di legge.

Per questi motivi invito la nostra Commissione a richiedere alla V Commissione bilancio di rivedere il parere emesso. A tal fine ho già preso contatti con il presidente del Comitato pareri, il quale mi ha assicurato che esaminerà con benevolenza l'orientamento espresso dalla nostra Commissione, alla luce di queste nuove delucidazioni da me fornite.

PANI. Ricordo che nella precedente seduta, quando furono formulate alcune ipotesi di emendamento che andavano in una certa direzione, che consideravamo aderente alla nostra posizione, noi comunisti esprimemmo parere favorevole, anche perché ritenevamo che in questo modo il disegno di legge si muovesse nella giusta direzione. Ma già in quella occasione precisammo una cosa, e cioè che, allo scopo di arrivare rapidamente all'approvazione di questo provvedimento, sugli emendamenti vi dovesse essere l'accordo di tutti e soprattutto del Governo. Oggi ci troviamo di fronte allo stesso problema: dob-

biamo approvare rapidamente questo disegno di legge, anche per evitare che i 4 miliardi di lire stanziati perdano del tutto il loro valore; esso è atteso dai lavoratori e dai dirigenti sindacali sardi. Ma il punto fondamentale rimane sempre lo stesso: sugli emendamenti proposti dal relatore deve esservi l'accordo di tutti perché si possa arrivare rapidamente alla conclusione.

BAGHINO. Desidero rilevare che questo disegno di legge, che è stato dichiarato urgente e che cerca di andare incontro agli interessi dei lavoratori e del commercio, è stato presentato il 10 aprile 1973, mentre è stato approvato dal Senato il 22 novembre 1973; questa Commissione lo sta discutendo da febbraio ed oggi il relatore ha prospettato un ulteriore rinvio per consentire alla V Commissione bilancio di rivedere il proprio parere, in modo da aggiungere un emendamento all'articolo 2, il quale stabilisce che, a lavori ultimati, il tronco ferroviario ivi previsto passerà a far parte della rete gestita dalla azienda delle ferrovie dello Stato.

Mi domando se un ulteriore rinvio realizzerebbe qualcosa di utile per gli interessi della Sardegna e recherebbe un vantaggio immediato e concreto. Sono del parere che il disegno di legge potrebbe essere approvato così com'è, mentre con un ordine del giorno si potrebbe impegnare il Governo a dare attuazione alle norme della legge del 1954, che è ancora disattesa.

Dobbiamo anche stare attenti perché, se modifichiamo il provvedimento, questo deve ritornare al Senato e finirà per accadere che le erogazioni non saranno più sufficienti per mancanza di fondi, dato che i residui passivi rappresentano un trucco. Questi infatti derivano da impegni di spesa non mantenuti e, una volta che l'opera non venga realizzata, vengono utilizzati in altra maniera; cioè le somme non sono messe in deposito, ma vengono usate per altri scopi. Evidentemente non vogliamo che anche questo sia un impegno non mantenuto poiché se andremo a finire al 1975 non potremo fare nulla. Faccio inoltre osservare che, anche impegnandolo con un ordine del giorno, se il Governo ha la volontà di applicare la legge del 1954, lo farà immediatamente; ma se questa volontà manca, l'ordine del giorno non servirebbe a nulla. Come si vede è un giro vizioso cui non intendo prestarmi.

LOMBARDI GIOVANNI. Condivido la proposta del relatore, anche per il tipo di

lavoro che stiamo compiendo in Commissione.

L'onorevole Baghino ha deprecato il rinvio e ha espresso il parere di approvare il disegno di legge così com'è, in modo che non torni al Senato; però ci troviamo di fronte ad un fatto che non può essere lasciato cadere dalla Commissione, se questa intende operare bene.

La richiesta avanzata dal relatore mi sembra molto fondata, tanto più se abbiamo la speranza che la V Commissione bilancio esprimerà parere favorevole. La soluzione proposta dal relatore, nel giuoco unitario del dare e dell'avere, ha il significato di una riduzione della spesa.

Non credo che un ordine del giorno possa risolvere il problema se per fare ciò è necessario un provvedimento legislativo. Né può certamente con un atto amministrativo del Governo darsi la soluzione ai problemi prospettati dall'onorevole Marzotto Caotorta.

Credo che il rinvio di una settimana di questa discussione, anche se poi il provvedimento dovrà tornare al Senato, non costituisca un motivo valido per disattendere una richiesta ragionevole.

MASCIADRI. Sono contrario al rinvio, perché della questione abbiamo parlato a sufficienza anche durante il mese scorso. Abbiamo già detto in altra sede ed in altra veste che questo provvedimento è urgente, mentre noi continuiamo a rimandare la soluzione del problema. Se andiamo avanti di questo passo arriveremo al 1975 ed io non posso prestarvi a questo giuoco.

Secondo il mio parere il disegno di legge deve essere approvato nel testo del Senato; poi nel 1975-1976, con delle « leggine », avremo la possibilità di provvedere ad eliminare la gestione governativa e potremo apportare dei miglioramenti e delle modifiche. Questo perfezionismo mi impressiona, perché è sufficiente un ripensamento di qualche membro della Commissione per rimandare la soluzione di un problema. La Sardegna si trova in difficoltà, per cui è necessario darle al più presto i mezzi finanziari recati dal disegno di legge.

POLI. Poiché ci troviamo di fronte ad un provvedimento che ha caratteristiche del tutto singolari, è opportuno che esso venga esaminato in tutti i suoi particolari, e ciò senza pretendere assurdi perfezionismi ma, più semplicemente, cercando di renderlo meno imperfetto. Concordo pertanto sulla necessità

di un breve rinvio della discussione, in modo da poter approfondire alcuni argomenti e mettere in condizione la V Commissione bilancio di poter rivedere il proprio parere. Questo perché le osservazioni che sono state fatte modificherebbero profondamente lo spirito della legge. Poiché le argomentazioni del relatore mi sembrano molto valide, penso quindi che convenga sottoporre nuovamente alla V Commissione bilancio il testo degli emendamenti, in modo da poter ottenere un parere favorevole.

KORACH. Ci troviamo di fronte allo stesso problema dell'altra volta: o la maggioranza ed il Governo prendono l'impegno che entro breve tempo, addirittura oggi pomeriggio, la V Commissione bilancio si pronunci nuovamente sugli emendamenti e, al limite, si approvi domani mattina il provvedimento, oppure noi comunisti chiediamo che il disegno di legge venga approvato così com'è, rimandando ad un momento successivo la presentazione di disegni di legge integrativi, per i quali abbiamo tre anni e mezzo di tempo. Non si può ritardare ulteriormente l'approvazione del provvedimento: ripetere oggi gli stessi discorsi fatti sei mesi fa è piuttosto triste.

MARINO. Ma di quanto occorrerebbe rinviare la discussione?

PRESIDENTE. Questo non è prevedibile dato che il disegno di legge dovrebbe tornare alla V Commissione bilancio per un nuovo parere: può darsi che questo parere sia espresso oggi pomeriggio, oppure la settimana ventura. È difficile fare previsioni al riguardo.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Presso la V Commissione bilancio ho avuto assicurazione che il nuovo parere sarà reso al più presto.

PRESIDENTE. Però non posso dare assicurazioni ai colleghi della Commissione: ciò esula dalle mie competenze.

KORACH. Non esula però dalla volontà politica della maggioranza.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. L'opinione del Governo, fino all'inizio della discussione, era che si dovesse mantenere il testo approvato dal Senato. Mi sembra di aver compreso che dalla relazione dell'onorevole Marzotto Caotorta siano emersi elementi di tale importanza

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1974

da meritare un approfondimento sia in sede ministeriale sia attraverso un nuovo confronto in seno alla V Commissione bilancio.

Mi rimetto pertanto alla volontà della Commissione.

BAGHINO. Si potrebbe decidere di iscrivere il disegno di legge all'ordine del giorno di martedì prossimo, cioè entro otto giorni al massimo, in modo da decidere comunque sull'argomento, anche se nel frattempo non sarà intervenuto un nuovo parere della Commissione bilancio.

GUGLIELMINO. Il pensiero del gruppo comunista sulla questione è molto chiaro. Fin dal primo momento ci siamo dichiarati favorevoli agli emendamenti del relatore, che si muovono — come diceva il collega, onorevole Pani — nella direzione di una soluzione più efficiente. A questo punto sorgono alcune difficoltà e si scopre che il Governo, dopo tanto tempo, deve ancora studiare il problema, che occorre un approfondimento; ma noi non possiamo rinviare ulteriormente la definizione del provvedimento. Gli emendamenti infatti tendono a stabilire che cosa dovrà avvenire quando la ristrutturazione degli impianti sarà realizzata. Abbiamo quindi un certo lasso di tempo.

In conclusione, la nostra proposta è la seguente: d'accordo sul rinvio e, quindi, si solleciti pure la V Commissione bilancio perché dia questa volta un parere favorevole: se mercoledì prossimo non dovessimo avere ancora tale parere o esso fosse contrario, siamo dell'avviso che occorrerà approvare il provvedimento nel testo che ci è pervenuto dal Senato. In altri termini, a tutti i costi nella prossima settimana dobbiamo licenziare il provvedimento o approvandolo nel testo trasmesso dal Senato o rinviandolo nuovamente all'altro ramo del Parlamento.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Occorre comunque che la Commissione si pronunci sul rinvio, in modo da trasmettere una formale richiesta di riesame alla V Commissione bilancio.

BAGHINO. A mio avviso non si tratta di insistere sugli emendamenti: noi, considerando buone le dichiarazioni del relatore circa la disponibilità della V Commissione bilancio a riesaminare il parere, accettiamo il rinvio a mercoledì, perché comunque si discuta e si voti, senza discutere ora sugli emendamenti.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Se però non investiamo ufficialmente la V Commissione bilancio del riesame, non accadrà nulla.

PRESIDENTE. Da una parte la nostra Commissione propone che la V Commissione bilancio proceda al riesame ai fini della resa di un nuovo parere; contemporaneamente e dall'altra decide che comunque mercoledì prossimo il provvedimento sarà nuovamente iscritto all'ordine del giorno e si passerà alla votazione degli articoli anche sulla base del parere che già abbiamo.

BAGHINO. Se rendiamo ufficiale la cosa, dobbiamo attendere il riesame.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Non si tratta di un mio affare privato!

PRESIDENTE. La Commissione è sovrana: mercoledì prossimo, se non sarà pervenuto il nuovo parere, potremo procedere, rinunciando ad ogni ulteriore indagine, alla votazione degli articoli. In questo modo agiamo sulla base del regolamento.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo si è pronunciato a favore dell'approvazione del testo del Senato: non vi sono problemi da approfondire. Sono intervenuti fatti nuovi e il relatore ha portato alcune argomentazioni che mi sembrano di particolare serietà. Per questo ho detto che, se il provvedimento deve essere sottoposto di nuovo al parere della V Commissione bilancio — al riguardo mi rimetto alla Commissione trasporti — approfondiremo l'argomento in questi due o tre giorni.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, può rimanere stabilito, alla luce dell'articolo 93, n. 3, del regolamento, che la nostra Commissione richiederà alla V Commissione bilancio un riesame del parere a suo tempo espresso sugli emendamenti e che la discussione del provvedimento è rinviata a mercoledì prossimo, sia o meno nel frattempo pervenuto tale nuovo parere.

(Così rimane stabilito).

Discussione della proposta di legge Reggiani ed altri: Proroga di termine di cui alla legge 12 marzo 1968, n. 291, recante norme a favore degli aeroporti civili di Palermo-Punta Raisi e Venezia-Marco Polo (2578).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Reggiani, Moro Dino,

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1974

Concas, Pellicani Giovanni, Degan, Boldrin, Zanini, Orsini e Ballarin: « Proroga di termine di cui alla legge 12 marzo 1968, n. 291, recante norme a favore degli aeroporti civili di Palermo-Punta Raisi e Venezia-Marco Polo ».

L'onorevole Ferdinando Russo ha facoltà di svolgere la relazione.

RUSSO FERDINANDO, Relatore. Onorevole presidente, onorevoli colleghi, torniamo a discutere di questa proposta di legge, che interessa due aeroporti civili, quelli di Palermo-Punta Raisi e di Venezia-Marco Polo, molto importanti sul piano del traffico e molto discussi, anche per la tragedia a cui uno degli aeroporti in questione ha fatto da scenario. Quella in discussione è una proposta di legge che riguarda la proroga dei termini stabiliti da alcune leggi precedenti, in particolare la legge 5 maggio 1956, n. 524, e la legge 12 marzo 1968, n. 291, che stanziavano un certo numero di miliardi, in verità pochi già allora, per l'esecuzione di opere straordinarie, come ampliamenti delle piste, delle aerostazioni, e di opere connesse alla sicurezza del volo.

In tali provvedimenti vennero fissati i termini entro i quali le opere previste avrebbero dovuto essere iniziate e realizzate; in particolare, venivano dati sei anni di tempo all'amministrazione dell'aviazione civile e agli enti interessati per la realizzazione delle opere finanziate.

Purtroppo l'amministrazione dell'aviazione civile non ha reso possibile l'espletamento dei lavori nei tempi fissati, per cui ci troviamo oggi nella necessità di dover prorogare i termini di legge. In pratica ci troviamo in questo momento con dei progetti proposti, presentati, istruiti, ma per i quali non si possono spendere i relativi stanziamenti, essendo scaduti i termini entro i quali i lavori avrebbero dovuto essere terminati. Per queste ragioni nella proposta di legge viene chiesta una proroga di quattro anni. È un limite notevole, anche se denota un atteggiamento di sfiducia nelle capacità operative dell'amministrazione dell'aviazione civile. In altri termini, non ci vorrebbero più di quattro anni per terminare queste opere, ma si propone di concedere una proroga per evitare di dover provvedere nuovamente con legge.

L'occasione ci deve portare a chiedere al Governo un piano preciso di scadenze per i lavori previsti dalle leggi citate e soprattutto, come è stato richiesto quando si è iniziata la discussione di questa proposta di legge, un

piano di integrazione delle somme ulteriormente richieste per completare queste opere, ad evitare che ci si trovi con opere finanziate e realizzate a metà e a dover discutere fra qualche anno di nuovi finanziamenti per questi aeroporti.

Bisogna tener presente che alcune delle opere in questione sono relative alla sicurezza dei voli e alla operatività degli aeroporti, altre alle piste, altre ancora alle aerostazioni. L'aeroporto di Palermo — per citare quello che sul piano del traffico ha maggiore importanza — ha per aerostazione un prefabbricato, insufficiente e inadeguato a ospitare i viaggiatori proprio dal punto di vista fisico: i viaggiatori messi l'uno accanto all'altro non entrerebbero nell'aerostazione, e le operazioni di imbarco e sbarco sono avvenute già nel corso dell'estate scorsa e durante l'inverno di quest'anno su *pullmans* che andavano fino all'ingresso delle piste. Ancora non è stato dato inizio alla costruzione dell'aerostazione di cui si parla nella legge; è stato realizzato invece un altro locale, non ancora agibile, che dovrebbe servire per il traffico internazionale (vi sono voli diretti anche per l'America e voli *charter* per l'Europa). Le operazioni di sbarco e imbarco avvengono attorno alle piste, senza che i passeggeri trovino lo spazio necessario nell'aerostazione.

Per quanto riguarda le opere di sicurezza, non sono ancora completati i lavori di illuminazione in rosso della montagna Longa, per quanto riguarda i punti di pericolo; per questa ragione una terza pista non è sempre agibile.

I vigili del fuoco non dispongono di una caserma e per i mezzi e per gli uomini: stanno accampati all'aperto. I medici dell'aeroporto non hanno un posto di pronto soccorso e debbono servirsi degli ospedali più vicini, che distano comunque 5 o 10 chilometri dall'aeroporto. Per quanto riguarda i collegamenti dell'aeroporto stesso con il nodo ferroviario non si conoscono i progetti, i finanziamenti e gli eventuali tempi di realizzazione.

Le considerazioni svolte per l'aeroporto di Palermo sono valide per quello di Venezia, anche sul piano del traffico. È noto infatti il richiamo internazionale e turistico di Venezia e quindi l'aeroporto è oggetto della massima considerazione.

All'inizio della discussione in sede referente abbiamo chiesto al Governo di presentare in Commissione il quadro completo delle opere da realizzare per i due aeroporti, al fine di raggiungere la piena efficienza degli

stessi. Tale informativa è necessaria per mettere il Parlamento nella condizione di avanzare eventuali, nuove proposte di finanziamento. Nel caso infatti che con la legge recentemente approvata e con le somme stanziata per questi aeroporti non si riuscisse a completare le opere necessarie, allora saremmo costretti a chiedere un rifinanziamento di tale legge. In conclusione, abbiamo bisogno di questa informativa, di questi dati conoscitivi, che abbiamo già chiesto al Governo. In attesa di tali dati e delucidazioni, invito i colleghi ad approvare la proposta di legge al nostro esame, che prevede soltanto una proroga dei termini relativi all'uso delle somme stanziata per i due aeroporti.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

MASCIADRI. Vorrei fare una serie di considerazioni. La prima riguarda il fatto che, mentre nel titolo della proposta di legge si parla di due aeroporti, quello di Venezia-Marco Polo e quello di Palermo-Punta Raisi, nella relazione che l'accompagna non viene fatto più cenno all'aeroporto di Palermo, così come non si parla delle somme che erano stanziata a questo fine. Non abbiamo, quindi, elementi validi di giudizio per decidere se non quelli che ci sono stati forniti dal relatore, onorevole Russo Ferdinando.

Allora sorge spontanea una domanda: come dobbiamo procedere nel futuro, visto che per l'aeroporto di Venezia in sei anni non siamo ancora riusciti a spendere gli 8 miliardi che erano stati stanziati? Mi chiedo anche quanto tempo si impiegherà per spendere i 200 miliardi ai quali ha fatto riferimento il relatore. Desidererei, quindi, che il rappresentante del Governo precisasse quanti di questi 200 miliardi, di cui 140 affidati alla capacità dell'amministrazione dell'aviazione civile, sono stati impegnati fino a questo momento. A tale scopo, potrei anche presentare una interrogazione in Commissione.

La seconda considerazione è questa: sono decisamente contrario a concedere una proroga di quattro anni, perché, così facendo, si facilita la pigrizia di certi dirigenti siti in *alto loco*, i quali faranno in modo di giungere alla scadenza della proroga stessa prima di spendere queste somme, mentre tutti sappiamo in quali condizioni sono i nostri aeroporti.

Sono, pertanto, del parere che i termini della proroga debbano essere abbreviati (anche perché si tratta di somme piuttosto modeste); si porti questo termine a due anni: è

più che sufficiente. In tal senso, preannuncio la presentazione di un emendamento al testo della proposta di legge.

Per quanto concerne l'aeroporto di Palermo-Punta Raisi, vorrei poter disporre di maggiori elementi prima di esprimere un giudizio.

GUGLIELMINO. Ritengo che prima di proseguire l'*iter* di questa proposta di legge, sia necessario conoscere esattamente come stanno le cose, perché quando sei anni or sono fu approvata la legge che prevedeva tutta una serie di opere, il Governo presentò un certo programma. Per quanta parte esso ha avuto realizzazione? A me risulta in minima parte. Le restanti opere non potranno mai essere realizzate, tenendo conto dell'attuale situazione monetaria; ecco perché dobbiamo sapere quali opere il Governo vuole realizzare con le restanti somme.

Vi sono opere che non possono essere assolutamente rinviate (sicurezza del volo, collegamenti con la città e così via), ma il Governo deve dirci che cosa intende fare. Non possiamo firmare una cambiale in bianco per questa proroga di quattro anni senza sapere quali siano gli intendimenti del Governo.

MARINO. Il gruppo del MSI-destra nazionale è favorevole alla proroga, anche in relazione alle osservazioni fatte dal relatore; se non proroghiamo i termini di questa legge, e opere non ancora eseguite non potranno essere più realizzate. Le considerazioni che sono state fatte sia dal relatore sia dai colleghi potrebbero essere raccolte in un ordine del giorno da sottoporre al Governo.

LOMBARDI GIOVANNI. Credo di aver colto dall'intervento dell'onorevole Guglielmino una questione molto importante. In questa vicenda dei due aeroporti si fa riferimento ad una legge, a degli stanziamenti, a dei tempi e all'obbligo di terminare i lavori entro una certa data. La proposta di legge vuole prorogare i termini, però gli stanziamenti a questo punto non corrispondono più alle reali necessità. In questa situazione, a che cosa serve prorogare i termini sulla base di un programma per cui non si sa se c'è il finanziamento completo? Domando al rappresentante del Governo un supplemento di istruttoria per sapere se le integrazioni finanziarie previste dall'ultima legge per gli aeroporti sono congrue per ristabilire l'equilibrio fra programmi da una parte e lavori dall'altra nei termini che si vogliono qui prorogare.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1974

In mancanza di questi elementi, non c'è una base per decidere.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

RUSSO FERDINANDO, Relatore. Per quanto riguarda il rilievo secondo il quale nella relazione dei firmatari del provvedimento si parlerebbe maggiormente dell'aeroporto di Venezia, credo che ciò sia dovuto semplicemente al fatto che i presentatori della proposta di legge conoscevano meglio l'aeroporto Marco Polo; ma le leggi alle quali si fa riferimento, quella del 1956 e quella del 1968, riguardano entrambi gli aeroporti, e quindi i termini fissati per l'esecuzione delle opere concernono sia l'aeroporto di Venezia sia quello di Palermo.

Per quanto riguarda la proposta di ridurre i termini della proroga, debbo dire che essa mi trova favorevole, a dimostrazione della volontà e degli sforzi del Parlamento di non lasciare passare ancora quattro anni per delle opere già appaltate.

Per queste ragioni, condivido le proposte di ridurre la proroga a due o a tre anni (quest'ultima potrebbe essere quella mediana fra la proposta dei presentatori del provvedimento e quella dell'onorevole Masciadri), proprio a indicare la volontà del Parlamento di evitare i tempi lunghi. Chiedo al Governo se può accettare una riduzione del genere.

VINCELLI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Si tratta di un problema importante, di cui conoscete benissimo i precedenti, che riguardano non solo la legge del 1968, ma anche quella del 1971. Risulta chiaro ed evidente che la direzione generale dell'aviazione civile non è stata tecnicamente nelle condizioni — a causa della riduzione veramente notevole degli organici — di poter affrontare una situazione così importante, come quella dell'adeguamento della rete aeroportuale italiana. Per queste ragioni i lavori che vengono periodicamente finanziati, slittano o vengono a cadere, a causa della svalutazione della lira e delle lungaggini burocratiche, nel dimenticatoio. Sapete che il Parlamento ha posto riparo a questa situazione con la legge n. 825 del 1973, nella quale è previsto l'istituto della concessione, che potrà dare una spinta in avanti alla risoluzione di questi problemi.

Il discorso, però, resta a monte. Dopo due anni di assenza dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ho dovuto constatare che

gran parte delle opere che Governo e Parlamento insieme avevano programmato sono ancora non realizzate. Per fare un caso limite, cito l'aeroporto di Sant'Eufemia-Lamezia, finanziato dalla direzione generale dell'aviazione civile e dalla Cassa per il mezzogiorno. Tale aeroporto è inagibile a causa della presenza di un pilone che serve per l'alimentazione elettrica della rete delle ferrovie dello Stato. È stato stanziato mezzo miliardo di lire per lo spostamento di tale pilone da parte dell'azienda ferroviaria, ma dall'ottobre del 1971 la pratica è ancora in giro fra i vari uffici statali!

Per quanto riguarda il futuro, non v'è alcun dubbio che con i 200 miliardi stanziati dalla legge sugli aeroporti sarà possibile risolvere una notevole parte dei problemi, soprattutto con la nuova impostazione, molto coraggiosa, voluta dalla legge, che consente l'istituto della concessione. In due apposite riunioni tenute con tutti i componenti della commissione competente abbiamo assunto deliberazioni importanti, sulle quali — quando la Commissione trasporti lo riterrà opportuno — sono pronto a riferire al Parlamento.

Per quanto riguarda il passato, posso dare un elenco delle opere in corso di approvazione e in fase di progettazione per gli aeroporti di Palermo-Punta Raisi e di Venezia-Marco Polo. Io ritengo che alcune di queste opere non siano attendibili: l'esperienza ci dimostra che non sempre la programmazione fatta sulla carta corrisponde alla realtà dei fatti. L'onorevole Masciadri è stato sottosegretario di Stato per l'aviazione civile prima di me, nei due anni precedenti. È difficile dire quanto tutti gli inconvenienti lamentati dipendano dalla mancanza di un organico adeguato alle esigenze dell'aviazione civile e quanto dall'incuria o dalla incapacità di coloro che sono preposti a responsabilità di direzione: non sono in grado di dare una risposta adeguata.

Per quanto attiene alla mia responsabilità, ho fatto intraprendere un'indagine approfondita per avere un riscontro immediato di questi due aspetti del problema, che assumono una particolare importanza. Stiamo studiando anche la possibilità che i finanziamenti previsti dalle vecchie leggi siano utilizzati con una procedura amministrativa più celere, anziché con quella tradizionale prevista dalla legge sulla contabilità generale dello Stato e da tutta la normativa in vigore. Su questo non sono ancora in grado di darvi una risposta, perché occorrono pareri che esulano dalla competenza del Ministero dei trasporti

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1974

e dell'aviazione civile, ma sulla resa dei quali abbiamo intenzione di insistere in modo da abbreviare i tempi.

Gli onorevoli commissari ricordano che la legge del 1971 è stata, oltretutto, depauperata di 8 miliardi secondo una giusta decisione della regione Toscana, di cui si è resa interprete una proposta di legge del senatore Pacini approvata in sede deliberante dall'altro ramo del Parlamento. Con tale provvedimento gli otto miliardi già destinati all'aeroporto di Firenze vengono invece impiegati per il collegamento rapido tra Firenze e Pisa. Si tratta di un varco aperto nei finanziamenti disposti da quella legge, sui quali credo che che sia utile affrontare un discorso completo. Tutte le opere previste da quella legge, infatti, procedono con tale esasperante lentezza, da dover richiamare la responsabile attenzione di tutti noi.

In conclusione, sono d'accordo nell'abbreviare i termini della proroga come proposto dall'onorevole Masciadri, in modo che ci sia consentito di arrivare sollecitamente alle conclusioni, facendo salva la revisione generale, così come è stato chiesto dall'onorevole Giovanni Lombardi e da altri, degli aspetti finanziari del problema. Abbreviare i termini a due anni può rappresentare un incentivo a non far dormire le pratiche, a tenere in moto i meccanismi burocratici; soprattutto con l'assunzione del nuovo personale — sono in corso i colloqui presso il Ministero — speriamo che sia possibile dare una spinta in avanti molto importante e decisiva per la soluzione dei problemi che giorno per giorno vengono sottoposti alla nostra attenzione.

D'altra parte, il presidente della Commissione, che segue i problemi dell'aviazione civile, sa che questo è il problema di fondo, per il quale da molti anni lottiamo. Ebbene, dobbiamo trovare una soluzione per dare credibilità all'azione dello Stato in questo particolare settore.

Per quanto riguarda le opere in corso, fornirò in fotocopia un documento dettagliato.

LOMBARDI GIOVANNI. Insisto sulla mia osservazione: sono favorevole alla proposta di legge, ma vorrei avere un quadro della situazione relativamente ai finanziamenti vecchi e nuovi, per sapere se sono congrui rispetto ad un programma del quale si fissa un termine.

MASCIADRI. La congruità non c'è senz'altro, per la semplice ragione che sono somme che si riferiscono a sei anni fa: ognuno comprende benissimo che in sei anni vi è

stata una lievitazione notevole dei costi in tutti i settori e quindi anche in questo. La congruità dunque non esiste e quelle opere non potranno essere evidentemente realizzate, a meno di non incrementare i fondi previsti per l'aeroporto di Venezia-Marco Polo, portandoli da 8 a 12 o a 13 miliardi. A questo punto, però, riterrei opportuno non frapporre ulteriori ostacoli altrimenti rischieremmo di dover prevedere altri stanziamenti, che comporterebbero inevitabilmente altre discussioni, nuovi pareri di Ministeri e di commissioni, eccetera. Non si finirebbe più. Almeno abbreviamo il termine di proroga a due anni. Per quanto riguarda le opere, il Ministero dovrà stabilire un criterio di priorità e si faranno quelle che sarà possibile fare, ma almeno non vi sarà un ulteriore ritardo.

VINCELLI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. L'onorevole Masciadri ha perfettamente ragione, perché quando fu approvata in sede legislativa la legge sugli aeroporti di Agrigento, Firenze e Napoli sapevamo che gli otto miliardi stanziati in quel periodo non erano assolutamente sufficienti per fare un aeroporto completo. Abbiamo proceduto in base a quel criterio sperando in successivi finanziamenti.

Ora, non c'è dubbio che sulla base delle somme disponibili, per il valore reale che hanno queste opere e che verrà confrontato con gli appalti in corso tenendo conto della revisione dei prezzi e sulla base delle disponibilità della legge n. 825, si dovrà procedere a riordinare tutti questi interventi, ad eseguire le opere più indispensabili e procedere in base ad un programma di massima che deve essere elaborato in termini brevi.

MARINO. Su questa base il gruppo del MSI-destra nazionale è favorevole alla riduzione del termine di proroga.

MARZOTTO CAOTORTA. Anch'io sono favorevole ad una riduzione del termine e desidero fare una proposta. Poiché con la legge relativa ai 200 miliardi il Governo ha creduto opportuno cambiare la procedura delle opere, introducendo l'istituto della concessione, propongo che questo cambiamento di procedura venga stabilito anche per l'esecuzione dei lavori di cui alla legge del 1956, cioè che la somma residua venga spesa con un meccanismo diverso, quello della legge n. 825 del 1973, e ciò per non trovarci fra due anni a dover concedere un'ulteriore proroga.

Preannuncio pertanto la presentazione di un emendamento in tal senso.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1974

RUSSO FERDINANDO, *Relatore*. Ritengo di poter esprimere parere favorevole all'emendamento testé preannunciato, perché non comporta spese e non occorre richiedere il parere di altre Commissioni al riguardo.

BAGHINO. Dovremo però aggiungere che la procedura che s'intende richiamare ha valore per le opere non appaltate.

MARZOTTO CAOTORTA. Certamente.

BAGHINO. Dobbiamo stare attenti, perché noi sappiamo che questo denaro non è neppure sufficiente per le opere che si stanno eseguendo.

PRESIDENTE. Noi non sappiamo esattamente che cosa è stato appaltato e che cosa deve essere appaltato, per cui prima dobbiamo avere una idea ben precisa su questo punto.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Desidero fare questa osservazione: mentre per gli aeroporti, di cui alla proposta di legge, stabiliamo l'istituto della concessione, per gli altri aeroporti seguiamo la procedura normale?

MARZOTTO CAOTORTA. Questo istituto lo adotterei per tutti gli aeroporti.

MARINO. Non si può.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ritengo che richiamando la legge n. 825 si voglia attuare un sistema meglio coordinato.

LOMBARDI GIOVANNI. Nella legge relativa ai 200 miliardi, che abbiamo approvato alla fine dell'anno scorso, è già ammesso il principio che per quel finanziamento vale l'istituto della concessione, per cui tutti gli ulteriori lavori, oltre quelli già affidati per i due aeroporti, sono suscettibili di essere eseguiti a mezzo di concessione. Ne consegue che è già operante una distinzione tra il vecchio sistema di esecuzione delle opere e quello nuovo.

Insisto per un breve rinvio della discussione, perché vorrei esaminare più specificamente la precedente legge n. 825.

RUSSO FERDINANDO, *Relatore*. Esprimo parere favorevole alla proposta di emendamento tendente a dare in concessione le ope-

re non ancora appaltate, così come le altre opere previste nella legge n. 825.

Sono contrario ad un rinvio della discussione, perché attualmente vi è la paralisi delle iniziative in tutti e due gli aeroporti, per cui anche il ritardo di una settimana sarebbe dannoso.

Ritengo che, accogliendo il principio della concessione per le opere da appaltare e la riduzione del termine a due anni, terremo presente il contenuto del dibattito che si è finora svolto.

MARINO. Il gruppo del MSI-destra nazionale è contrario al rinvio, per le ragioni espresse dal relatore.

In merito ad una osservazione dell'onorevole Lombardi Giovanni, mi sembra che il principio della concessione non sia discriminante.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Si può estendere automaticamente al passato.

MARINO. Non ne vedo la ragione.

PICCINELLI. Mi sembra che ci troviamo di fronte a questi tipi di opere: quelle già approvate, già appaltate e quelle che devono essere ancora approvate ed appaltate.

Nella relazione che accompagna la proposta di legge si dice testualmente: « **Ma** altre opere estremamente importanti per la sicurezza e la operatività dell'aeroporto non sono ancora iniziate e neppure approvate: è il caso del complesso operativo con la torre di controllo, dell'aerostazione, delle sistemazioni logistiche, dell'adeguamento degli impianti e della viabilità ».

Come è stato già affermato, tutti i prezzi stanno subendo forti lievitazioni e noi non sappiamo se gli otto miliardi saranno sufficienti per completare le opere già appaltate o se potranno essere utilizzati anche per iniziare altre opere. Una cosa è certa: gli otto miliardi non sono più sufficienti a completare i programmi. Pertanto è indispensabile procedere al coordinamento della precedente legge n. 825 con la nuova, perché i finanziamenti non sono assolutamente sufficienti. con il sistema della concessione supereremmo tutte le difficoltà burocratiche di cui ci lamentiamo da parecchio tempo. In questo senso si giustifica anche la riduzione del termine a due anni entro il quale devono essere completate le opere già iniziate e appaltate.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1974

MARZOTTO CAOTORTA. Per andare incontro alle esigenze sottolineate dall'onorevole Piccinelli, che condivido, proporrei un articolo aggiuntivo che prevede che la residua somma per le opere non ancora appaltate alla data di entrata in vigore della legge sia spesa per gli aeroporti di Venezia-Marco Polo e Palermo-Punta Raisi con il sistema della concessione previsto dalla legge n. 825 del 1973. Per gli altri aeroporti il sistema rimane quello attuale, a meno che non si voglia estenderlo anche a questi.

MARINO. Non è possibile. Sono d'accordo su questo emendamento.

MARZOTTO CAOTORTA. Ritengo che questo articolo aggiuntivo abbia anche un effetto salutare in questo senso: siccome questa proposta di legge dovrà essere approvata dal Senato, sono sicuro che, nelle more di questa approvazione, saranno affrettati gli appalti che fossero eventualmente sospesi. Questo perché, essendovi una scadenza, amministrazione ed imprese premeranno perché le opere siano sollecitamente appaltate.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura dell'articolo unico che, in caso di approvazione dell'articolo aggiuntivo preannunciato dagli onorevoli Marzotto Caotorta e Piccinelli, diverrà articolo 1:

ARTICOLO UNICO.

Il termine di sei anni previsto dall'articolo 2 della legge 12 marzo 1968, n. 291, entro il quale devono essere ultimati i lavori di completamento ivi menzionati, è prorogato di quattro anni.

L'onorevole Masciadri e gli onorevoli Marino, Baghino e Dal Maso hanno rispettivamente presentato, in un identico testo, il seguente emendamento:

Sostituire le parole: quattro anni con le altre: due anni.

BALLARIN. Anch'io, a nome del gruppo comunista, sottoscrivo questo emendamento.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo è favorevole all'emendamento presentato.

RUSSO FERDINANDO, *Relatore*. Anch'io sono favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento presentato, in identico testo, rispettivamente, dall'onorevole Masciadri e dagli onorevoli Marino, Baghino e Dal Maso e a cui ha aderito l'onorevole Ballarin.

(È approvato).

GUGLIELMINO. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione sull'articolo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo unico con la modifica testé appontata.

(È approvato).

Gli onorevoli Marzotto Caotorta e Piccinelli hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 1-bis.

« L'esecuzione, negli aeroporti di Palermo-Punta Raisi e Venezia-Marco Polo, delle opere non ancora appaltate alla data di entrata in vigore della presente legge e relative agli stanziamenti residui di cui alla legge 12 marzo 1968, n. 291, può essere effettuata con le modalità previste dalla legge 22 dicembre 1973, n. 825 ».

GUGLIELMINO. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione di questo articolo aggiuntivo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo di cui ho dato lettura e su cui hanno già espresso parere favorevole relatore e Governo.

(È approvato).

GUGLIELMINO. Onorevole presidente, onorevoli colleghi, il gruppo comunista si asterrà dalla votazione finale, in quanto gli elementi di giudizio forniti dal Governo sono assolutamente insufficienti: Non crediamo infatti che con i fondi attualmente disponibili si possano realizzare le opere previste nel programma.

PRESIDENTE. La proposta di legge sarà subito votata a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto della proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1974

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge REGGIANI ed altri:
« Proroga di termine di cui alla legge 12 marzo 1968, n. 291, recante norme a favore degli aeroporti civili Palermo-Punta Raisi e Venezia-Marco Polo » (2578).

Presenti	27
Votanti	15
Astenuti	12
Maggioranza	8
Voti favorevoli	15
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Belci, Canestrari, Dal Maso, Di Leo, Guerrini, Lombardi Giovanni, Marino, Marocco, Marzotto Caotorta, Masciadri, Merli, Piccinelli, Pisanu e Russo Ferdinando.

Si sono astenuti:

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

La seduta termina alle 12.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO