

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

98.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 APRILE 1976

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

INDICE

	PAG.
Proposta di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
REGGIANI: Proroga dei termini di cui alla legge 12 agosto 1974, n. 376, concernente norme a favore degli aeroporti civili di Palermo Punta Raisi e Venezia Marco Polo (4025) .	1445
PRESIDENTE	1445, 1449
DEGAN, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1447, 1448, 1449
FEDERICI	1446, 1448, 1449
FIORIELLO	1447
LOMBARDI GIOVANNI	1449
RUSSO FERDINANDO, <i>Relatore</i> .	1445, 1447, 1448
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	1449

La seduta comincia alle 10,10.

DAL MASO, *Segretario ff.*, legge il processo verbale della seduta precedente
(È approvato).

Discussione della proposta di legge Reggiani: Proroga dei termini di cui alla legge 12 agosto 1974, n. 376, concernente norme a favore degli aeroporti civili di Palermo Punta Raisi e Venezia Marco Polo (4025).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Reggiani: « Proroga dei termini di cui alla legge 12 agosto 1974, n. 376, concernente 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*. In merito a questa proposta di legge, che concerne la costruzione delle due aerostazioni negli aeroporti « Punta Raisi » di Palermo e « Marco Polo » di Venezia, vi è da dire che, per quanto riguarda quello di Palermo, esso, come è stato chiaramente evidenziato dall'indagine conoscitiva promossa da questa Commissione, risulta al quarto posto tra gli aeroporti italiani, con un traffico che è andato vieppiù crescendo anche nel corso degli ultimi anni, durante i quali si

è in genere verificato un decremento sia del traffico nazionale sia di quello internazionale.

Questo è un dato importante, che ci fa intravedere nuovi sviluppi del traffico aereo del nostro paese, con particolare riguardo ai collegamenti per via aerea con la Sicilia, dato che spesso quello aereo rappresenta l'unico mezzo di trasporto celere sia per le persone sia per i prodotti pregiati dell'agricoltura (primaticci, fiori, ecc.). Ecco perché per Palermo, oltre all'urgenza della costruzione dell'aerostazione passeggeri, s'impone la costruzione dell'aeroporto merci. La costruzione della terza pista trasversale, con i relativi piazzali, ormai completa e realizzata con i fondi di cui alla legge che ci accingiamo a prorogare e con un elevato contributo a carico del bilancio della regione siciliana, ha elevato il coefficiente di utilizzazione dell'aeroporto. L'aerostazione di Palermo « Punta Raisi », tuttavia, è oggi un'opera necessaria e urgente poiché l'attuale aerostazione è una « baracca » carente di tutti i servizi essenziali. Si impone pertanto la necessità di una proroga della legge n. 376 per realizzarla ed in proposito si attende l'approvazione della convenzione tra lo Stato e la regione Sicilia; senza l'aerostazione, infatti, l'operatività e la funzionalità dell'aeroporto sono gravemente pregiudicati. Si rende pertanto necessaria — ripeto — la proroga di tre anni di cui alla presente proposta di legge.

Per l'altro aeroporto, quello « Marco Polo » di Venezia, che è affidato in concessione al Provveditorato al porto di Venezia, si stanno portando a compimento le opere previste nel piano regolatore generale ed in particolare le opere di seconda e terza priorità che formano l'oggetto della legge 12 marzo 1968, n. 291. Tali opere sono finanziate in parte dallo Stato e in parte dal Provveditorato al porto. La legge 12 marzo 1968, n. 291, prevedeva che l'esecuzione delle opere dovesse essere ultimata entro il 19 aprile 1974, ma con la legge 12 agosto 1974, n. 376, tale termine è stato prorogato al 19 aprile 1976. Sono tuttora in corso i lavori per la costruzione della torre di controllo, il complesso operativo, la caserma dell'aeronautica militare e gli alloggi per il personale. Altre opere, invece, come l'aerostazione, non potranno essere ultimate entro il 1976 poiché il relativo progetto è stato presentato solo di recente al ministero. Necessita quindi un'ulteriore dilazione del termine di cui all'arti-

colo 2 della legge 12 marzo 1968, n. 291. Anche per Venezia si rende necessario il completamento delle opere aeroportuali, per l'importanza che riveste tale città nel turismo del nostro paese. Questi ritardi, che non trovano molta giustificazione anche perché i finanziamenti disponibili perdono il loro valore operativo, ci portano a sottolineare ancora una volta la necessità del potenziamento delle strutture amministrative e tecniche dell'amministrazione dell'aviazione civile, come è stato già evidenziato anche dalla nostra recente indagine conoscitiva sull'aviazione civile. La costituzione dei compartimenti di traffico aereo per decentrare il massimo delle responsabilità, potrebbe far seguito, nell'intento di migliorare il servizio, alla costruzione di queste aerostazioni.

Esiste in atto una sperequazione di personale fra i vari servizi dell'aviazione civile; va opportunamente realizzata una equa distribuzione di detto personale, se non vogliamo regolarmente discutere provvedimenti di proroga, analoghi a questo, resi necessari dal modo di procedere dell'amministrazione dell'aviazione civile nella realizzazione delle opere e, quindi, dai ritardi che, con nostra insoddisfazione, dobbiamo registrare. S'impone, pertanto, in merito al personale dell'aviazione civile, la regolare immissione in ruolo del personale tecnico contrattista — che questa Commissione ha autorizzato — perché senza questo personale la funzionalità dell'amministrazione non sarà mai rilevante.

Sono questi i motivi per cui, invitando i colleghi ad approvare la proposta di legge che proroga i termini per la realizzazione delle opere in due importanti aeroporti, ho voluto sottolineare contemporaneamente le esigenze che si impongono all'amministrazione dell'aviazione civile, senza la cui risoluzione si rischia di non realizzare, ancora per anni, alcune opere essenziali per lo sviluppo del traffico aereo.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FEDERICI. Vorrei soltanto un chiarimento su questa proposta di legge, la cui relazione illustrativa riguarda unicamente l'aeroporto « Marco Polo » di Venezia. Ho l'impressione che l'aeroporto « Punta Raisi » di Palermo sia stato semplicemente aggiunto nel titolo.

RUSSO FERDINANDO, Relatore. La storia di questo provvedimento inizia nel 1963, quando fu approvata la proposta di legge recante modifiche alla legge 5 maggio 1956, n. 524, e ulteriori contributi statali per il completamento degli aeroporti di Palermo e di Venezia. Questi due aeroporti sono stati sempre disciplinati da un'unica legge e hanno goduto di un unico finanziamento, per mezzo del quale sono stati aperti al traffico: nel 1961 quello di Palermo e nel 1962 quello di Venezia. Tutte le successive proroghe e i successivi finanziamenti sono stati sempre effettuati con un unico provvedimento, anche perché i due aeroporti si trovano in una situazione pressoché analoga, ricevendo contributi nella misura del 50 per cento dallo Stato — per Venezia del 60 per cento — e per la restante parte dalla regione siciliana o dal Provveditorato al porto di Venezia.

FIORIELLO. Noi stiamo discutendo una proposta di legge che sapevamo concernere la proroga di tre anni per la prosecuzione dei lavori all'aeroporto « Marco Polo » di Venezia. Oggi apprendiamo dal relatore che le stesse condizioni si verificano all'aeroporto « Punta Raisi » di Palermo; ebbene, mentre conosciamo le ragioni che giustificano una tale proroga per l'aeroporto di Venezia, nella relazione che accompagna la proposta di legge non si fa alcun cenno dei motivi che sono alla base della concessione della proroga per l'aeroporto di Palermo. Il relatore ci ha detto che tali motivi esistono e in questo senso dobbiamo riconoscere che la sua relazione è stata molto più ampia di quella che accompagna il provvedimento; però mi domando se non si debba sospendere la discussione della proposta di legge e chiedere direttamente alla direzione dell'aeroporto di Palermo i motivi di tale proroga.

RUSSO FERDINANDO, Relatore. Forse l'onorevole Reggiani presentatore della proposta di legge, è stato condotto « sulla cattiva strada » dal fatto che, per una precedente proroga del 1973, la relazione concerneva prevalentemente l'aeroporto di Venezia. Probabilmente, chi ha steso la relazione non si è sentito in dovere di portare il discorso anche sull'aeroporto di Palermo, dal momento che — come ho cercato di chiarire poc'anzi — i due aeroporti sono ormai intimamente collegati da tutta una serie di provvedimenti. Nella mia qualità di

deputato di Palermo, ho ritenuto doveroso illustrare la situazione dell'aeroporto della mia città; comunque, penso che il rappresentante del Governo potrà fornire ulteriori chiarimenti a questo proposito.

Vorrei pregare i colleghi, vista la logicità del provvedimento e la conseguenza-lità con quelli analoghi che lo hanno preceduto, di non rinviare la sua discussione, anche perché alla data del 19 aprile tutti gli interventi, alcuni dei quali in fase di avanzata realizzazione, verrebbero ad essere bloccati, nella eventualità che non si opprovasse in tempo questa proposta di legge.

Vorrei infine pregare i colleghi, dopo i chiarimenti che ho fornito e dopo quelli che fornirà certamente il rappresentante del Governo, di voler procedere alla sollecita approvazione di questo provvedimento.

DEGAN, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Vorrei innanzi tutto sottolineare che il Governo è favorevole all'approvazione di questa proposta di legge; certamente la relazione che l'accompagna è stata redatta in base alle esigenze dell'aeroporto « Marco Polo » di Venezia, ma obiettivamente queste esigenze sono molto simili a quelle dell'aeroporto « Punta Raisi » di Palermo.

In sostanza, le somme ancora a disposizione ai sensi di questa proposta di legge sono: tre miliardi e mezzo di lire per quanto riguarda l'aeroporto di Venezia, prevalentemente destinati al parziale finanziamento dell'aerostazione, per quanto riguarda Palermo, si tratta di circa due miliardi di lire, che dovrebbero essere impiegati per i lavori relativi alle caserme, al soccorso aereo, eccetera. Tengo a precisare, poi, che se non si procedesse a questa proroga è evidente che i fondi non sarebbero più utilizzabili. Debbo inoltre far presente che, nel frattempo, il Parlamento ha varato la legge n. 825 del 1973 che, a differenza della legge che stiamo in questo momento considerando, pone a totale carico dello Stato le opere da realizzare negli aeroporti. Vi è quindi la necessità di operare un collegamento fra la vecchia metodologia contenuta nella legislazione precedente e la nuova, contenuta nella legge n. 825 del 1973 che, per altro, per questi due aeroporti che stiamo considerando, non ha ancora trovato un suo preciso consolidamento, in quanto le rispettive convenzioni non sono state ancora perfezionate. Il comitato previsto dalla legge n. 825 si riunirà il 21 di questo mese e deciderà circa la formulazione

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 APRILE 1976

definitiva di queste convenzioni. Vi è stata un po' d'incertezza, nel senso che le proposte del ministero sono state soggette ad alcune revisioni da parte degli enti interessati; a sua volta, il ministero ha dovuto rivedere alcuni punti; il 21 aprile potremo, però, varare in via definitiva queste convenzioni.

Ci eravamo anche posti il problema se fosse già il caso, in sede di discussione di questa proposta di legge, di procedere alla elaborazione di una normativa di collegamento tra la vecchia e la nuova legge. Non l'abbiamo fatto perché, essendo in corso l'elaborazione di questi atti, sia pure di natura amministrativa, una volta consolidati, i rapporti fra la vecchia e la nuova normativa appaiono certamente più semplici e quindi, anche da questo punto di vista, la proroga appare senz'altro utile; tuttavia il Governo si ritiene fin d'ora impegnato, una volta che sia concluso il quadro di applicazione della legge n. 825 del 1973, ad approfondire qui quegli aspetti, eventualmente anche amministrativi, che fossero necessari per un reale accordo fra la vecchia e la nuova normativa.

Detto questo, obiettivamente va anche sottolineato che è necessario non bloccare le opere in corso negli aeroporti di Venezia e di Palermo. Vi è poi da realizzare un certo concerto interministeriale, perché è evidente che dovrà esservi una valutazione da parte di più ministeri.

FEDERICI. Dopo questi chiarimenti del relatore e del rappresentante del Governo, vorrei ora entrare nel merito di alcune questioni. Ho sotto gli occhi un documento che ci è stato fornito dalla direzione e dalla gestione dell'aeroporto « Marco Polo » di Venezia e che è stato concordato con i lavoratori, con le forze sindacali e con gli enti locali, dal quale risulta che le cose non stanno esattamente così. Ecco perché, in effetti, all'inizio ponevo anche un problema di metodo.

Come stanno le cose a Venezia? Entro il 19 di questo mese avrebbero dovuto essere terminati i lavori per il complesso operativo e per la torre di controllo, per la caserma e per gli alloggi del personale, per un ammontare complessivo di circa 1.600 milioni di lire. Per questi lavori che, come tutti sanno, sono finanziati per il 60 per cento dallo Stato e per il rimanente 40 per cento dagli enti locali, è necessaria una proroga. A questo piano furono ag-

giunte le opere di completamento dell'aerostazione, che non sono ancora cominciate, che sono in fase di progettazione e la cui realizzazione richiede un impegno finanziario di circa 8.000 milioni di lire, superiore, quindi, a quanto previsto nelle convenzioni. Gli enti locali, comunque, hanno già dichiarato che si trovano nell'impossibilità di provvedere al 40 per cento del finanziamento.

In definitiva, la richiesta che il gruppo comunista avanza è quella di terminare le opere di completamento previste dalla legge n. 291 del 1968. L'anno di proroga mi sembra poi sufficiente; per quanto riguarda la operazione di cui parlava il sottosegretario Degan, mi pare che, una volta arrivati alla stipula della convenzione, nascano alcuni problemi piuttosto gravi.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sarà necessario predisporre una legislazione di sutura fra la normativa che prevede l'intervento degli enti locali e quella che non lo prevede. Allora la proroga per le opere che sappiamo di poter completare entro un anno significa sostanzialmente mettere « in frigorifero » alcuni fondi destinati all'applicazione della legge n. 291 del 1968. Sarebbe opportuno, quindi, che prendessimo un po' di tempo per poter approfondire questa tematica senza correre inutili rischi.

FEDERICI. Vorrei completare la richiesta del gruppo comunista: a noi comunisti sembra necessario completare le opere previste dalla legge n. 291 del 1968. Chiediamo pertanto la proroga di un anno, salvo poi provvedere, con altre modalità, per la realizzazione di nuove infrastrutture aeroportuali. Tengo a precisare che questa richiesta proviene anche da chi opera a Venezia in questo settore.

RUSSO FERDINANDO, *Relatore*. Poiché nello spirito di questo intervento vi è anche l'esigenza di far sì che l'amministrazione si affretti ad ultimare le opere in corso con i fondi disponibili, per limitare al massimo i ritardi e passare ad esaminare gli altri problemi esistenti per questi due aeroporti, sarei favorevole ad una riduzione della proroga da tre a due anni. Non ritengo che un anno sarebbe sufficiente, mentre il termine « due anni » penso che possa essere il punto d'incontro per chiudere questa vertenza.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 APRILE 1976

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Nel frattempo esamineremo questo collegamento tra vecchia e nuova metodologia.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Per evitare un eventuale vuoto legislativo, ritengo sia meglio aggiungere all'articolo unico le parole: « con efficacia dal 19 aprile 1976 ».

FEDERICI. Siamo d'accordo con la proposta del relatore e con quella dell'onorevole Giovanni Lombardi.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali. Passiamo all'esame dell'articolo unico.

Ne do lettura:

ARTICOLO UNICO.

Il termine di cui all'articolo 1 della legge 12 agosto 1974, n. 376, è prorogato per la durata di anni tre.

Gli onorevoli Federici, Fioriello, Pani, Ciacci e Carri hanno presentato il seguente emendamento, firmato anche dal relatore:

Sostituire le parole: « di anni tre » con le altre: « di anni due con efficacia dal 19 aprile 1976 ».

FEDERICI. Rinunciamo allo svolgimento.

DEGAN *Sottosegretario di Stato per i trasporti* Il Governo accetta questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento di cui ho dato lettura, accettato dal Governo.

(È approvato)

Trattandosi di articolo unico, la proposta di legge sarà subito votata direttamente a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico i risultati della votazione:

Proposta di legge: Reggiani: « Proroga dei termini di cui alla legge 12 agosto 1974, n. 376, concernente norme a favore degli aeroporti civili di Palermo Punta Raisi e Venezia Marco Polo » (4025):

Presenti e votanti	28
Maggioranza	15
Voti favorevoli	28
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Baldassari, Ballarín, Canestrari, Carri, Catella, Ceravolo, Ciacci, Dal Maso, Di Leo, Fioriello, Fortuna, Foscari, Guerrini, Guglielmino, Lombardi Giovanni, Mancini Antonio, Marzotto Caotorta, Masciadri, Merli, Miotti Carlì Amalia, Pani, Pezzati, Piccinelli, Russo Ferdinando, Scipioni, Skerk e Volpe.

La seduta termina alle 10,45.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO