COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE – MARINA MERCANTILE – POSTE E TELECOMUNICAZIONI

41.

SEDUTA DI MARTEDÌ 19 SETTEMBRE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

PAG. Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio): Rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile (Approvato dal Senato) (2370) 373 373 DEGAN, Sottosegretario di Stato per i 373 trasporti Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio): Servizio antincendio negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2271) . . . 376 376 DEGAN, Sottosegretario di Stato per i 376

INDICE

La seduta comincia alle 18.

BALDASSARI, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente.

(E approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge: Rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile (Approvato dal Senato) (2370).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile », già approvato dal Senato nella seduta del 27 luglio 1978.

Il sottosegretario di Stato onorevole Degan ha chiesto di fare una dichiarazione in merito alle osservazioni avanzate nella seduta precedente.

DEGAN, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Le notizie che sono in grado di dare oggi permetteranno uno snellimento del dibattito sul disegno di legge in esame.

Debbo intanto sottolineare come lo stato di avanzamento dei lavori previsti dalla legge n. 825 abbia raggiunto circa il 60 per cento, pur essendoci delle diversi-

ficazioni tra aeroporto ed aeroporto. A questo punto, pertanto, si potrebbe anche ripetere quello che è l'oggetto di una risoluzione presentata dall'onorevole Ottaviano nella seduta precedente, riguardo ai lotti di opere ripartiti in maniera differente in quanto l'intreccio fra i servizi gestiti dal Ministero dei trasporti e quelli gestiti dall'aeronautica militare ha determinato una difficoltosa fase di avvio.

Certamente, come suole dire un vecchio proverbio, ogni medaglia ha un dritto ed un rovescio. Il dritto: il sistema di concessione dei lavori ha come ragione precipua la responsabilizzazione delle imprese appaltatrici, l'opportunità di una qualificazione delle stesse, nonché l'opportunità di « racchiudere » la responsabilità della pubblica amministrazione in un ruolo di alta direzione decongestionandola da una serie di dati operativi minuti che, come l'esperienza ci insegna, appesantiscono l'apparato.

Il rovescio della medaglia: il trasferimento di queste competenze dall'amministrazione pubblica alla concessionaria può avvenire solo dopo la firma del contratto, per cui soltanto da quella data possono iniziare gli adempimenti, in base al progetto, per le aree interessate. Senza dubbio è questa una delle ragioni che ha reso difficoltoso l'avvio delle operazioni esecutive; ma essa non è la sola, in quanto a ciò ha contribuito anche la novità di questa concessione della sola esecuzione delle opere, concessione che, in questi ultimi tempi, ha preso sempre di più campo, ma che resta ancora da sperimentare per alcuni aspetti.

D'altra parte la volontà delle autorità politiche e, più in generale, della pubblica amministrazione era di far sì che tutto ciò che poteva essere considerato come conseguenza di scarsa capacità e di inesperienza (con conseguente rallentamento dei lavori e difficoltà addebitabili non alla pubblica amministrazione, bensì ai consorzi di imprese) venisse valutato attentamente sia durante l'esecuzione delle opere, sia in sede di collaudo finale dei lavori.

Nel corso della precedente seduta, il relatore ha accennato all'ambiguità che

verrebbe ad assumere la figura del direttore dei lavori di fronte a questo modo di affidamento degli stessi. La legge configura in maniera precisa il ruolo del direttore dei lavori. Esso è responsabile individualmente dei propri atti. Così è accaduto, in alcuni casi, che si dovesse procedere ad una valutazione della figura del direttore attraverso una selezione dei candidati.

Colgo l'occasione per consegnare al presidente della Commissione una nota dalla quale risulta lo stato di avanzamento dei lavori dei primi cinque lotti alla data del 15 settembre 1978. Da essa emerge che, complessivamente, tali opere potranno essere concluse entro il 1979, come già previsto dalla legge n. 825.

Un altro tema del dibattito, affrontato nel corso della precedente seduta, riguarda la possibilità di procedere ad una eliminazione di alcune opere che successivamente venissero considerate non necessarie ed urgenti. A tale proposito, la stessa risoluzione presentata dall'onorevole Ottaviano ha recepito un principio importante proposto dal Governo: l'opera cosiddetta di « ripulitura » non deve assolutamente ripercuotersi a danno dell'amministrazione pubblica. Ed infatti, ci siamo mossi con molto impegno in questa direzione tanto che tutto quello potevamo auspicare avvenisse, è avvenuto. Peraltro la valutazione che ha indotto la pubblica amministrazione a consentire l'iscrizione nel programma di alcune opere, che potevano anche essere rinviate di qualche tempo, è dipesa da un bilanciamento della situazione. Infatti, da un lato, si trattava di un beneficio, ma dall'altro anche di un danno in quanto sarebbero nate delle controversie con effetti negativi per la pubblica amministrazione.

Va inoltre rilevato come, se pure i lavori relativi alla legge 22 dicembre 1973, n. 825, per quanto attiene alla questione dei cinque lotti, non hanno marciato con quella celerità che ci si poteva aspettare, con una certa lentezza, purtroppo, si stanno muovendo le società di gestione che hanno ottenuto, per loro verso, la concessione dell'esecuzione dei lavori per con-

to dello Stato. Questo aspetto può forse apparire di secondaria importanza poiché le convenzioni prevedono che i maggiori oneri vadano a carico delle società di gestione, ma è pur sempre un aspetto rilevante.

Si è proceduto agli adempimenti necessari negli aeroporti di Venezia e di Milano; l'aeroporto di Torino ha avuto vicende le quali sono state oggetto di dibattiti sulla stampa; l'aeroporto di Palermo sta per procedere a tali adempimenti, mentre aeroporti come quello di Genova hanno presentato i loro progetti, alcuni dei quali sono stati ormai varati. Ma proprio queste esperienze ci hanno indotto ad inserire nel testo modificato dal Senato un vincolo, secondo il quale sono finanziabili solo i progetti che siano presentati entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, per evitare il protrarsi di discussioni e di approfondimenti, spesso necessari ma talvolta defatiganti oltre il giusto fino a rendere addirittura inoperanti gli stanziamenti.

Il disegno di legge in discussione era stato concepito come provvedimento di puro rifinanziamento, ma, nelle more della sua elaborazione e della relativa discussione al Senato, è emersa via via la possibilità e l'opportunità - ancorché l'onorevole Baghino, che ora è assente, abbia mosso talune osservazioni al riguardo - di approfondimenti specifici del programma che era stato abbozzato preliminarmente. Il disegno di legge infatti fa riferimento ad opere che riteniamo indubitabilmente necessarie ed urgenti ad integrazione delle opere previste dalla legge 22 dicembre 1973, n. 825, per la definizione strutturale di certi aeroporti i quali hanno un rilievo importante nel sistema aeroportuale italiano; mi riferisco in particolare agli aeroporti di Pisa, di Napoli, di Catania, di Bologna, di Rimini, di Cagliari e di Verona, i quali, nessuno può contestarlo, meritano non già un arresto di attività bensì una maggiore attenzione allo scopo di mantenerli operativi ed adeguati alle esigenze del traffico aereo.

Analoga necessità di approfondimento è emersa anche riguardo agli aeroporti di Lamezia Terme e di Bari, a causa del vincolo legislativo che impedisce alla Cassa per il Mezzogiorno di proseguire la realizzazione delle sue opere su tali due aeroporti. Va rilevato, in particolare, come l'aeroporto di Lamezia Terme ha avuto una utilizzazione che è andata al di là delle aspettative.

Il relatore ha inoltre fatto notare come sia prevista anche la possibilità di arredare le caserme dei vigili del fuoco, ma con fondi che dovrebbero essere a carico del bilancio del Ministero dell'interno. A tale proposito è superfluo ricordare che i sette miliardi di lire previsti per l'arredamento di tali caserme, siano essi a carico del Ministero dell'interno, siano essi a carico del Ministero dei trasporti, devono pur sempre essere stanziati dallo Stato; né questo può costituire un precedente, perché il Governo è ormai in procinto di presentare al Parlamento un disegno di legge organico sui servizi antincendio negli aeroporti più importanti.

Il fatto che vengano stanziati altri fondi per gli aeroporti di Roma e di Milano sta a dimostrare come su questi due centri faccia perno tutto il sistema aeroportuale italiano.

Ho voluto citare questi esempi - ai quali aggiungo anche quello di Bergamo - proprio per sottolineare la necessità di mantenere, attraverso la realizzazione di opere integrative, uno standard elevato in determinati aeroporti. Un primo approfondimento di tale problema è già avvenuto in sede di commissione ministeriale, da parte della quale è stata rappresentata la necessità di istituire un rapporto con gli altri sistemi di trasporto e con la pianificazione territoriale. È proprio questo tipo di approfondimento quello che ha determinato lo slittamento dei tempi e l'adesione alla richiesta che entro il corrente anno possano essere fornite al Parlamento delle linee più impegnative da questo punto di vista.

Ho inteso dare queste assicurazioni proprio perché rimanga chiaramente espressa la specifica volontà del Governo di approfondire il discorso che si sta svolgendo in termini generali, ma anche la

responsabilità di condurre a termine determinate opere e, sia pure realizzando quell'opportuna concentrazione degli interventi che è stata qui dentro richiesta, di mantenere un tono di investimenti sufficientemente elevato in aeroporti i quali meritino l'integrazione od il miglioramento di alcune loro strutture scelte con attenzione per far sì che il sistema aeroportuale italiano non abbia ad affrontare un'ulteriore flessione, come altre volte è capitato. È necessario dunque dare una efficace risposta alla sempre crescente domanda del trasporto aereo.

PRESIDENTE. Preso atto dei chiarimenti forniti dal Governo, propongo, a nome del relatore Morazzoni, oggi assente, di nominare un Comitato ristretto per l'ulteriore approfondimento del disegno di legge in esame e a tal fine invito i gruppi a designare i componenti.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Il seguito della discussione è pertanto rinviato ad altra seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Servizio antincendio negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile (approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2271).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Servizio antincendio negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 14 giugno 1978.

Comunico alla Commissione che l'assenza del relatore, onorevole Morazzoni, e l'esigenza di acquisire altri dati ci impediscono di arrivare alla conclusione dell'esame di questo disegno di legge nella seduta odierna. Possiamo tuttavia ascoltare in questa sede i chiarimenti che il sottosegretario Degan ha chiesto di dare.

DEGAN, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Il disegno di legge in esame è finalizzato - in attesa della presentazione da parte del Governo di un disegno di legge organico in materia - a determinare una situazione di tranquillità negli aeroporti in cui non è possibile la presenza di vigili del fuoco, ma nei quali sono presenti i servizi antincendi dell'aviazione militare o servizi antincendi gestiti da altre autorità, non statali in senso stretto. È necessario intervenire proprio per modificare questa situazione, quindi il disegno di legge_in esame non intende costituire un precedente né pianificare il settore, come qualcuno potrebbe temere, ma in sostanza rappresenta la fotografia di uno stato di fatto, che successivamente verrà rivisto ed eventualmente rianalizzato per togliere qualsiasi ombra.

In particolare, per quanto riguarda l'aeroporto di Albenga, un recente convegno tenuto in Liguria ha impegnato tutte le autorità a riqualificarlo come aeroporto di terza categoria, il che obiettivamente sembra porlo al di fuori dall'ipotesi che possa rientrare nell'ambito dell'elenco allegato al disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 18,30.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO