COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

50.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 DICEMBRE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Servizio antincendi negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile (*Approvato dall'VIII Commissione permanente del Senato*) (2271) 495

PRESIDENTE 495, 500, 501, 502, 503, 504
BAGHINO 497, 498, 501, 502, 503
DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 495, 499, 500, 502, 503
DEL CASTILLO 501
GATTO VINCENZO 497
LUCCHESI 498, 503
MARZOTTO CAOTORTA 498, 502, 503
MORAZZONI, *Relatore* 498, 500, 502, 503
OTTAVIANO 496, 503
RUSSO FERDINANDO 496, 500, 501

Votazione segreta:

PRESIDENTE 504

La seduta comincia alle 11.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Servizio antincendi 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 antincendi negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile », approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 20 giugno 1978.

Ricordo ai colleghi che nel corso della precedente seduta sospendemmo la discussione di questo provvedimento in quanto erano sorte delle perplessità in seno alla Commissione. Ritengo che questa pausa abbia permesso a tutti noi un'ampia riflessione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor Presidente, vorrei fare alcune dichiarazioni. Mi pare che le obiezioni sollevate nel corso della precedente seduta riguardassero principalmente l'interpretazione dell'articolo 3 del provvedimento. Erano sorti, infatti, timori che la sua applicazione letterale potesse determinare

nelle more dell'applicazione di quanto disposto dall'articolo 1 e per la durata massima di due anni, un meccanismo tale per cui tutti gli aeroporti, anche quelli compresi nell'allegata tabella A, venissero coinvolti. L'articolo 3 non vuole assolutamente stravolgere la situazione oggi esistente negli aeroporti civili, ma assicurare l'impiego di personale e di mezzi in modo tale che siano garantiti i limiti di sicurezza.

Sulla competenza e sul riordino del corpo dei vigili del fuoco si discuterà ampiamente in altre sede; a noi interessa solo che i servizi essenziali siano assicurati in modo da non creare pericoli al traffico aereo. Devo dire a questo riguardo che il Governo presenterà al più presto in Parlamento un disegno di legge organico al fine di regolare tutta la materia connessa con gli aeroporti.

La normativa posta in essere con il presente disegno di legge non interessa gli aeroporti menzionati nell'allegata tabella A, nei quali il servizio antincendi rimarrà immutato fino all'entrata in vigore della nuova legislazione. Con questi chiarimenti e con questo impegno ritengo che il disegno di legge, oggi al nostro esame, possa essere accolto favorevolmente dalla Commissione.

OTTAVIANO. La nostra parte politica, prendendo atto delle dichiarazioni del Governo, è favorevole al provvedimento in esame. Siamo consapevoli della necessità della rapida presentazione di una legge organica sia per quel che riguarda specificamente la revisione del corpo dei vigili del fuoco, sia per quel che riguarda una più esatta programmazione dei lavori al fine di una corretta presentazione del piano degli aeroporti. In questo senso condividiamo lo spirito del provvedimento, così come ci è pervenuto dal Senato, ma ribadiamo l'opportunità di dare una volta per tutte una concreta e definitiva regolamentazione al settore aeroportuale.

RUSSO FERDINANDO. Il provvedimento, specie dopo aver ascoltato le dichiarazioni del Governo – e cioè che esiste un provvedimento organico *in itinere* del Governo per il potenziamento del corpo dei vigili del fuoco –, rischia di essere superato anche perché così come esso viene proposto ha valore soltanto all'interno di una ipotesi di generale potenziamento del corpo dei vigili del fuoco. È in quella sede quindi che si predisporrà quanto necessario per offrire a tutti gli aeroporti del nostro paese un servizio adeguato. Infatti, un servizio come quello dei vigili del fuoco, che è delicatissimo per la sicurezza dei cittadini, non credo possa essere « spezzettato » in mille etichette, anche perché a questo riguardo bisogna tener conto dei rapporti che esso ha con le varie gestioni aeroportuali e con la gestione statale degli aeroporti; inoltre si ipotizzano dei consorzi di gestione aeroportuali, la cui costituzione richiede tempo, e si pensa nel contempo di dar vita ad un organico servizio dei vigili del fuoco per poi ripartire il personale fra i diversi aeroporti. Credo che con questo organismo si introduca una specie di guardia privata, che si chiama vigile del fuoco privato, nei vari aeroporti, con rischi gravissimi. Noi abbiamo portato avanti invece il tentativo di uniformare i contratti del personale impiegato nelle aerostazioni per evitare anche quel disordine che può verificarsi quando i diversi aeroporti non abbiano la stessa organicità sul piano gestionale e quando il personale dei servizi non sia sottoposto alla stessa normativa.

Nell'impossibilità da parte del Ministero dell'interno di organizzare su scala nazionale il potenziamento del servizio dei vigili del fuoco (un progetto organico, questo, di cui anche la stampa ha dato ampia notizia), avrebbe avuto allora un significato risolvere in qualche modo il problema dei vigili del fuoco all'interno degli aeroporti; alla data attuale, invece, il problema deve essere superato, anche perché, essendo necessario organizzare e qualificare l'apposito personale ed essendo necessario attendere la costituzione dei consorzi fra gestori aeroportuali, i tempi sono tali che è più semplice e più immediato recepire il personale necessario

sulla base del progetto in via di predisposizione da parte del Ministero dell'interno. In questo modo si evita anche la duplicazione del servizio dei vigili del fuoco e il rischio di compromettere l'agibilità di certi aeroporti (perché magari il servizio privato dei vigili del fuoco è in sciopero) mentre altri aeroporti funzionano regolarmente (perché il servizio regolare di vigili del fuoco non aderisce allo sciopero), o viceversa.

In sostanza, se il progetto esistente e predisposto dal Ministero dell'interno per il potenziamento del servizio dei vigili del fuoco può essere realizzato in breve tempo, allora conviene attendere ed attuare una generale razionalizzazione del settore; se invece il progetto non è pronto o non recepisce le esigenze del settore, allora andiamo avanti ed approviamo questa « leggina ».

Ecco perché vorrei pregare il Governo, prima di passare all'approvazione di questo testo, di farci avere una relazione sullo stato di preparazione del progetto governativo per il potenziamento del servizio dei vigili del fuoco e di comunicarci se in questo progetto possono essere comprese tutte le esigenze che sono state manifestate dalle gestioni aeroportuali.

GATTO. La mia parte politica è favorevole all'approvazione di questo provvedimento, anche perché esso costituisce indiscutibilmente un recupero della garanzia della sicurezza nel settore antincendi da parte del potere pubblico. Non sarei però tassativo come lo è stato il collega Russo sul problema se questa garanzia deve essere data da un solo corpo di vigili o meno; è necessario, invece, che sia il potere pubblico a garantire questo servizio. Comunque, questo problema va inserito nella riforma che prevede il rafforzamento del corpo dei vigili del fuoco.

La seconda questione che è bene sottolineare, soprattutto per le conseguenze che da essa deriveranno, è quella della razionalizzazione degli aeroporti. In sostanza, non vorrei che tutti questi provvedimenti avessero la funzione di disattivare gli aeroporti, ed in proposito il Governo deve assumere le proprie responsabilità essendo necessaria una pianificazione che non può essere perseguita attraverso provvedimenti caso per caso. Se vi sono aeroporti aperti, vi è necessariamente una responsabilità di carattere pubblico.

Occorre comunque sottolineare che questo è un provvedimento limitato, con una visione che non è azzardato definire restrittiva, anche perché non risponde fino in fondo alle esigenze e alle proposte che sono emerse nel settore antincendi del campo del trasporto aereo.

BAGHINO. Signor Presidente, mi sembrava l'altra volta di aver fatto cenno ai problemi di un aeroporto e di aver svolto ampie considerazioni su questo argomento; poiché però non vedo traccia di soluzioni a questo problema, sono costretto a ritornare sulle mie dichiarazioni.

Innanzi tutto c'è l'esigenza di conoscere il dispositivo organico che è stato annunciato, anche perché questo provvedimento è stato presentato – il sottosegretario Degan lo aveva dichiarato in quest'aula – come una soluzione provvisoria in attesa della presentazione di un provvedimento organico in materia. Poiché è da circa un anno che è stato presentato questo provvedimento che doveva essere provvisorio, poiché abbiamo avuto notizia del completamento dell'*iter* per la presentazione del progetto di disciplina organica del corpo dei vigili del fuoco e poiché è pensabile che il disegno di legge in esame, in presenza di emendamenti, non potrà essere approvato prima della chiusura dell'anno, sarebbe forse opportuno attendere questi elementi di giudizio per essere più tranquilli e sereni nelle nostre decisioni.

Inoltre, il provvedimento al primo comma dell'articolo 1 ad un certo punto così recita: « ...fino a che non sia diversamente disposto, quelli di cui all'elenco allegato alla presente legge,... ». Cioè, gli aeroporti non inseriti in questo elenco si riconoscono già dotati del servizio antincendi effettuato dallo Stato.

Per esempio, all'aeroporto Villanova di Albenga il servizio antincendi viene effettuato attualmente dall'Aeronautica militare (quindi dallo Stato) la quale ha annunciato che tra poco cesserà questo servizio. Ora mi domando in che modo si interverrà per rispettare il principio previsto nel provvedimento che dice che ci si dovrà comportare in un certo modo sino a che non sia diversamente disposto. Se si dovesse approvare oggi questo provvedimento si riconoscerebbe che l'aeroporto Villanova di Albenga ha un servizio gestito dallo Stato.

MARZOTTO CAOTORTA. È il contrario. Il provvedimento prevede che gli aeroporti esclusi dalla tabella, e l'aeroporto Villanova di Albenga non è in questa tabella, possono dotarsi a loro spese di questo servizio. Quindi, con questa legge il servizio antincendi a carico dello Stato dovrebbe cessare e subentrare al suo posto il servizio antincendi previsto dal provvedimento al nostro esame.

BAGHINO. Questo provvedimento vuole garantire ad un certo numero di aeroporti il servizio antincendi, non potendo il Ministero dell'interno garantirlo come è suo compito. Quindi, interviene il Ministero dei trasporti. Ritengo che questa sia la giusta interpretazione.

Nel corso di una nostra precedente riunione, insieme al relatore, avevamo sostenuto – ma purtroppo non ne troviamo traccia – l'esigenza di inserire in quell'elenco l'aeroporto di Albenga. Ora, noi escludiamo da questo elenco detto aeroporto, non lo tuteliamo e non ci preoccupiamo di una iniziativa del Ministero dei trasporti.

LUCCHESI. Può dotarsi di questo servizio antincendi previsto dal disegno di legge al nostro esame.

BAGHINO. Perché dobbiamo appesantire l'aeroporto Villanova di Albenga che in questo momento usufruisce del servizio antincendi da parte dell'aeronautica militare ? Ritengo che si debba intervenire per aiutare quegli aeroporti che nelle proprie vicinanze non hanno un servizio antincendi tale da poterli garantire in caso di necessità. Pertanto, se il Governo vuole intervenire deve farlo dove si presentano maggiori necessità; per questi motivi la volta scorsa il relatore ed io avevamo chiesto l'inserimento dell'aeroporto Villanova di Albenga in quell'elenco, ma il rappresentante del Governo ci rispose negativamente.

Devo riformulare questa richiesta, anche alla luce di queste spiegazioni, perché se ho ricordato l'aeroporto Villanova di Albenga non bisogna dimenticare che ce ne sono molti altri in queste condizioni che dovranno prima istituire il consorzio, poi effettuare l'addestramento e quindi creare le attrezzature necessarie, mentre noi abbiamo la necessità di approvare un provvedimento, in attesa di quello organico, e di non perdere sei mesi o un anno di tempo.

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

MORAZZONI, *Relatore*. Nel corso della mia relazione credevo di aver evidenziato tutti gli aspetti che sono stati sottolineati da alcuni colleghi; aspetti che, evidentemente, hanno fatto sì che il sottosegretario avesse delle forti perplessità sul raggiungimento degli scopi dichiarati in questo provvedimento.

Il disegno di legge al nostro esame vuole regolarizzare alcune situazioni che se non fossero normalizzate porterebbero alla chiusura di circa settanta scali nel nostro paese. Non credo sia questo il momento di riaprire l'argomento sul quale ci siamo più volte confrontati ed espresso valutazioni completamente negative; infatti, sarebbe stato più opportuno fin dall'inizio evitare quella proliferazione naturale e non certo proficua degli aeroporti in Italia. Comunque, dal momento che questa è la situazione esistente dobbiamo prenderne atto e stabilire delle regole per continuare a sopravvivere.

Il relatore aveva a suo tempo sottolineato che, forse, con questo provvedimento non si sarebbe perseguito il giusto obiettivo che viene dichiarato, ma si sarebbe potuto innescare un procedimento, per il quale tra qualche tempo, il Parlamento sarebbe stato chiamato ad approvare un provvedimento che avrebbe sovvertito i criteri che sono alla base del servizio antincendi degli aeroporti. Mi riferisco al fatto che – in materia esistono delle leggi di contenuto ben preciso – debba essere lo Stato a garantire tale servizio: è un principio che anche recentemente è stato confermato dalla magistratura.

Qui, invece, si cerca di far svolgere il servizio antincendio da soggetti diversi dallo Stato. Il sottoscritto aveva espresso qualche perplessità, sia sull'inciso: « fino a che non sia diversamente disposto » contenuto all'articolo 1, sia su tutta la formulazione dell'articolo 3, in quanto temeva che, anche negli aeroporti indicati nell'allegato A, il servizio antincendi venisse affidato a soggetti diversi rispetto allo Stato.

Dal momento che, questa mattina, il sottosegretario Degan ha ribadito che questa non è la volontà del Governo e che l'intenzione è solamente quella di regolamentare il servizio antincendi negli scali minori e che, quindi, l'interpretazione del sottoscritto non è quella esatta, anche perché entro due anni gli scali minori che non rientrano nell'allegato dovranno mettersi in regola, pur mantenendo ancora qualche perplessità sul complesso del provvedimento, il relatore dichiara di rimettersi alla Commissione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Spero di riuscire a dare qualche ulteriore chiarimento, che convinca anche i deputati che hanno sollevato qualche obiezione sul disegno di legge. Da cosa è nata l'esigenza di questo provvedimento ? L'attività aerea si svolge, non solo sugli aeroporti indicati nell'elenco allegato, nei quali il servizio antincendi è svolto da personale statale, ma anche su molti altri piccoli e medi aeroporti, nei quali l'assicurazione della presenza di un corpo statale per il servizio antincendi rappresenta per lo Stato un onere organizzativo e finanziario di gravissimo impegno.

Il disegno di legge in discussione, intende fotografare una situazione di fatto esistente e regolamentarla.

È stato posto il caso dell'aeroporto di Albenga – dall'onorevole Baghino –, che potrà trovare soluzione, nel caso che la aeronautica avesse realmente intenzione di lasciarlo. La legge, infatti, consentirà a questo aeroporto di supplire alla deficienza che si andrebbe a creare, attraverso l'organizzazione di un servizio antincendi adeguato al traffico e affidato a personale opportunamente addestrato e capace di corrispondere all'interesse pubblico della sicurezza.

L'onorevole Ferdinando Russo si è domandato se questo disegno di legge non potrà, in qualche modo, essere superato da uno più organico, relativo alla dotazione complessiva di mezzi al servizio nazionale dei vigili del fuoco, che dovrebbe essere tale da assicurare la presenza di questo corpo in tutti gli aeroporti, di qualsiasi natura essi siano. Per la verità, nego che ci sia allo studio del Governo un disegno di legge in tal senso.

Il disegno di legge lascia una certa elasticità agli enti di gestione degli aeroporti minori nel modo di organizzare il servizio antincendi: ecco il perché di una terminologia che, a prima vista, può sembrare anche vaga, come, ad esempio, lo inciso « eventualmente riuniti in consorzi ».

L'articolo 3 fa, poi, in modo che i soggetti interessati possano disporre di tutto il tempo necessario per i vari adempimenti prescritti.

Devo dire, infine, semplificando le cose, che deve essere il Parlamento a scegliere se lo Stato, considerate le ore di apertura, considerati i tipi di aeromobili che vi atterrano e vi decollano, considerato il volute di traffico, debba provvedere o no alle spese per il servizio antincendi.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

In deroga all'articolo 1 della legge 13 maggio 1961, n. 469, integrato dall'articolo 10 della legge 8 dicembre 1970, n. 996, negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile, esclusi, fino a che non sia diversamente disposto, quelli di cui allo elenco allegato alla presente legge, nei quali il servizio è attualmente svolto da personale statale, il servizio antincendi può essere affidato agli enti gestori degli aeroporti o delle aerostazioni, ovvero ai titolari delle licenze di cui all'articolo 788 del codice della navigazione, eventualmente riuniti in consorzio, che esplichino la propria attività nell'aeroporto.

Nel caso di affidamento, il servizio antincendi è espletato a cura e spese dei soggetti di cui al precedente comma, con personale in possesso di apposita abilitazione rilasciata dall'ispettore regionale o interregionale dei vigili del fuoco, previo accertamento della sussistenza di adeguati requiti di idoneità e di capacità tecnica. Le modalità per il conseguimento dell'abilitazione sono stabilite con decreto del Ministro dell'interno.

Le spese per l'addestramento del personale, ai fini dell'abilitazione, sono a carico dei soggetti ai quali è affidato il servizio antincendi.

Il Ministero dell'interno, d'intesa con il Ministero dei trasporti, determina la dotazione minima di personale e la consistenza e le caratteristiche dei mezzi da adibire al servizio antincendi negli aeroporti di cui al primo comma.

La responsabilità della regolarità e della efficienza dei servizi nell'ambito dell'aeroporto compete ai soggetti di cui al primo comma. L'ispettore regionale o interregionale dei vigili del fuoco controlla lo esatto adempimento delle determinazioni adottate dal Ministero dell'interno ai sensi del secondo comma e, ove riscontri inadempienze, propone la sospensione dell'attività di volo, fino a quando non risultino adottate le misure prescritte. Il relativo provvedimento è adottato dal Ministero dei trasporti, Direzione generale dell'aviazione civile.

L'onorevole Russo Ferdinando ha presentato il seguente emendamento:

Al primo comma sopprimere le parole: « fino a che non sia diversamente disposto ».

RUSSO FERDINANDO. Ho presentato questo emendamento per far sì che almeno gli aeroporti più importanti siano soggetti alla normativa vigente, che garantisce il massimo di sicurezza ai cittadini attraverso il servizio dei vigili del fuoco garantito dallo Stato. In questo modo diamo ai cittadini che transitano per gli aeroporti principali la garanzia della pienezza del servizio, non graviamo il sistema aeroportuale di altri costi ed utilizziamo in questi aeroporti i vigili del fuoco, soprattutto quelli che prestano il normale servizio di leva e che pertanto non hanno altri compiti da svolgere.

MORAZZONI, *Relatore*. Mi rimetto alla Commissione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è contrario allo emendamento perché è necessario che il disegno di legge venga approvato con urgenza, tanto che avevamo pensato di fare una decretazione d'urgenza. Ritengo inoltre che la dichiarazione resa in precedenza sia sufficientemente tranquillizzante e tale da assicurare che il Parlamento, nell'ambito del disegno di legge organico che sarà presentato presumibilmente la prossima settimana, sarà in grado di valutare compiutamente tutte le questioni in esso presenti. Ora, qui si tratta di fotografare una situazione di fatto prevedendo questa salvaguardia soprattutto per il Parlamento, che sarà chiamato a discutere il disegno di legge organico. Data questa posizione, vorrei pregare l'onorevole Russo di ritirare l'emendamento.

RUSSO FERDINANDO. Preso atto di queste dichiarazioni, lo ritiro.

DEL CASTILLO. Dichiaro di astenermi dalla votazione dell'articolo.

BAGHINO. Voterò contro l'articolo 1 avendo presentato un emendamento alla tabella sul quale attendo che si prenda una decisione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo articolo 1 nel testo del Senato.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

Nel caso che la prestazione del servizio antincendi venga effettuata in favore di terzi, coloro che espletano il servizio in conformità all'articolo 1 potranno richiedere un corrispettivo la cui tariffa è sottoposta alla approvazione del Ministero dei trasporti.

Le prestazioni in favore degli aeromobili di Stato sono effettuate gratuitamente.

DEL CASTILLO. Dichiaro di astenermi dalla votazione.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

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

ART. 3.

Nelle more della applicazione di quanto disposto dall'articolo 1 e per la durata massima di due anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, il servizio antincendi negli aeroporti civili o in quelli su quali comunque si effettua traffico aereo civile sarà espletato secondo le modalità in essere, purché l'impiego di personale e di mezzi sia tale da garantire i limiti di sicurezza a giudizio del Ministero dei trasporti, Direzione generale dell'aviazione civile, sentiti i Ministeri interessati.

(*È approvato*).

Do lettura della tabella allegata al disegno di legge:

ALLEGATO

Alghero
Bari
Bergamo-Orio al Serio
Bologna
Brindisi
Cagliari
Catania-Fontanarossa
Crotone
Falconara
Firenze
Forlì
Genova
Lamezia Terme
Lampedusa
Milano-Linate
Milano-Malpensa
Napoli
Olbia
Palermo-Punta Raisi
Pantelleria
Pescara
Pisa
Reggio Calabria
Rimini
Roma-Ciampino
Roma-Fiumicino
Ronchi dei Legionari
Torino
Trapani
Treviso
Venezia-Tessera
Verona-Villafranca

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere all'elenco l'aeroporto di: « Villanova d'Albenga ».

MORAZZONI, *Relatore*. Ho già illustrato i motivi per cui sarebbe stato opportuno includere nell'elenco anche l'aeroporto di Albenga. Mi rendo conto, però, dell'urgenza di approvare il provvedimento per cui, considerando l'esistenza di ragioni positive e negative che pesano nello stesso modo, mi rimetto alla Commissione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ho già avuto modo di esprimere parere contrario, considerando che lo aeroporto di Albenga, secondo le dichiarazioni dell'autorità locale, aspira tutt'al più ad essere di terzo livello. Pertanto, un aeroporto che chiaramente fosse tale e non potrà essere diverso da questo (non è come per gli aeroporti compresi nella tabella su cui si potrà aprire una discussione circa la loro importanza), ed è una propensione autonomamente indicata, mi pare abbastanza evidente che non possa non essere escluso, anche se tenteremo di suggerire al Ministero della difesa di ritardare quanto più è possibile il ritiro del proprio personale che ivi assicura il servizio antincendi.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, ritira il suo emendamento ?

BAGHINO. Posso essere propenso a ritirare l'emendamento anche in considerazione del fatto che, se dovessimo apportare una modifica, il disegno di legge dovrà essere trasmesso di nuovo al Senato con la conseguenza che l'approvazione definitiva avverrebbe solo dopo le festività natalizie. Ritengo opportuno, però, presentare un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BAGHINO. Desidero inoltre chiedere al Governo, che ha già assicurato che si adopererà presso l'aeronautica militare affinché mantenga in servizio il proprio personale, se ciò si collega all'articolo 3.

PRESIDENTE. Ella deve soltanto dichiarare se intende ritirare o no l'emendamento.

BAGHINO. Per le ragioni che ho poc'anzi indicato, ritiro l'emendamento trasfondendone il contenuto in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la tabella nel testo del Senato.

(*È approvata*).

Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

Gli onorevoli Marzotto Caotorta, Marocco, Salomone, Morazzoni e Russo Ferdinando hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

nell'approvare il disegno di legge n. 2271, di cui ha riconosciuto la funzione puramente contingente e provvisoria,

impegna il Governo

a riordinare al più presto l'intera materia del servizio antincendi, tenendo conto dei princìpi precedentemente affermati dalla legislazione vigente ».

(0/2271/1/10)

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Lo accetto.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione ?

MARZOTTO CAOTORTA. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione,

in considerazione delle norme con le quali si intende – in attesa di un provvedimento organico – normalizzare il servizio antincendi in determinati aeroporti,

invita il Governo

a promuovere le iniziative necessarie perché nell'aeroporto di Villanova d'Albenga sia comunque garantito detto servizio, at-

tualmente realizzato dall'aeronautica militare ».

(0/2271/2/10)

MORAZZONI, *Relatore*. Sono favorevole.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. In pratica, si formalizza, in maniera sostanzialmente impegnativa (anche se sotto forma di invito), una dichiarazione di buona volontà resa dal sottoscritto. Comunque, posso accettare quest'ordine del giorno tutt'al più come raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, insiste per la votazione ?

BAGHINO. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

MARZOTTO CAOTORTA. Preannuncio, a nome del gruppo democristiano, il voto favorevole sul provvedimento considerando che esso è puramente provvisorio e che non intendiamo stabilire dei principi o delle elencazioni definitive, e anche per non intralciare il Governo nell'esercizio delle sue funzioni in questo settore. Nello stesso tempo, però, non possiamo non auspicare con estrema decisione una rapida definizione del piano nazionale degli aeroporti, già da tempo promesso dal Governo, in mancanza del quale è impossibile legiferare in materia. Desidero anche riaffermare che il servizio antincendio deve essere svolto in linea di massima dal Corpo nazionale dei vigili del fuoco, e quindi a carico dello Stato, e che di conseguenza un riordino della materia in modo razionale e definitivo, sulla base delle norme già esistenti, non può essere ulteriormente prorogato. In questo senso ho presentato un ordine del giorno.

OTTAVIANO. Desidero sottolineare molto brevemente un'esigenza che diventa una vera e propria mina vagante se non affrontiamo, come è già stato rilevato dall'onorevole Marzotto Caotorta, la questione circa un impegno preciso del Governo a definire quella che in una certa fase chiamiamo la classificazione degli aeroporti e il piano. Questo perché, se non definiamo quali sono gli aeroporti aperti al traffico civile, quelli dell'aviazione generale e quelli del terzo livello, in ogni fase del nostro lavoro ci troveremo di fronte a delle contraddizioni, e vi saranno allora le richieste singole, e la difficoltà di comprendere quali sono le responsabilità e gli oneri dello Stato. Quindi, questa esigenza diventa prioritaria, anche per risolvere alcune questioni contingenti ed urgenti come quella di cui si occupa il provvedimento in discussione. Esprimiamo pertanto il nostro voto favorevole, sottolineando tale aspetto: se esso fosse disatteso, in ogni fase del nostro lavoro in questo settore si verificherebbero degli slittamenti che non ci consentirebbero di affrontare i problemi sul tappeto. A dimostrazione di ciò basti ricordare che questo disegno di legge, che è stato presentato alla Camera, con caratteristiche di urgenza, il 20 giugno 1978, viene approvato oggi a distanza di sei mesi, con conseguente svuotamento del suo significato reale.

LUCCHESI. Per le motivazioni a più riprese ricordate dal Governo, ritengo di poter esprimere un voto favorevole sul provvedimento in discussione, anche se il dibattito che si è svolto ha dimostrato come esso dia luogo a notevoli perplessità.

Mi riferisco innanzitutto al problema – che in questa sede non è stato ricordato – degli aeroporti militari aperti, anche parzialmente, al traffico civile (nella mia regione, ad esempio, appartiene a questa categoria l'aeroporto di Grosseto): di essi non vi è traccia nel provvedimento e questo nodo pertanto rimane insoluto.

Ma la maggior parte delle riserve, almeno a mio avviso, è collegata all'interrogativo seguente: se, cioè, dal disegno di

legge che ci accingiamo ad approvare discenda, in via diretta o indiretta, una sorta di obbligo per le società o gli enti che attualmente gestiscono gli aeroporti minori, ad adempiere a quanto in esso previsto. Ciò, in molti casi, significherebbe per queste piccole società affrontare situazioni economiche pesanti, se non addirittura addivenire alla chiusura delle strutture aeroportuali, la cui gestione attualmente si regge sul « filo del rasoio ».

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà immediatamente votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione.

Disegno di legge: « Servizio antincendi negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile » (*Approvato dalla III Commissione permanente del Senato*) (2271):

Presenti	33
Votanti	32
Astenuti	1
Maggioranza	17
Voti favorevoli	31
Voti contrari	1

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amarante, Baghino, Baldassari, Belci, Bocchi, Calaminici, Caldoro, Casalino, Cuffaro, Del Castillo, Federico, Fiori, Forte, Gatto, Guasso, Guerrini, Lamorte, Lucchesi, Marocco, Marzotto Caotorta, Mastella, Millet, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Pezzati, Russo Ferdinando, Salomone, Sangalli, Tamburini, Tombesi e Venturini.

Si è astenuto: Libertini.

La seduta termina alle 12,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO