COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

19.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 19 LUGLIO 1984

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **FAUSTO BOCCHI**

INDICE

PAG.

Proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):

SANGALLI ed altri: Modifiche alla legge 5 maggio 1976, n. 324, concernente nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile (709) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . . 3, 5, 6

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 5, 6

GRASSI BERTAZZI NICCOLÒ, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 6

LIGATO LODOVICO, *Relatore* 3, 4, 5

PROIETTI FRANCO 5

PAG.

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano (*Approvato dal Senato*) (1858) 6

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . 6, 11, 15

BOCCHI FAUSTO, *Presidente* 15

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 11

BOCCHI FAUSTO 11, 12, 13, 14

CACCIA PAOLO PIETRO 14

LIGATO LODOVICO, *Relatore* . 6, 7, 8, 9, 10, 11

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 12.

GIUSEPPE PERNICE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Seguito della discussione della proposta di legge Sangalli ed altri: Modifiche alla legge 5 maggio 1976, n. 324, concernente nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile (709).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Sangalli ed altri: « Modifiche alla legge 5 maggio 1976, n. 324, concernente nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile ».

Proseguiamo nella discussione della proposta di legge.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Desidero fare presente che, nel corso della riunione svoltasi ieri pomeriggio, il gruppo di lavoro ha predisposto il testo che è all'attenzione dei commissari, tenuto conto del fatto che la legge n. 324 del 1976 aveva innovato rispetto alla disciplina della legge n. 24 del 1956 in quanto aveva fissato una revisione biennale dei diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile. La legge del 1956, infatti, aveva in precedenza fissato i limiti entro i quali dovevano essere fissate, con decreto del Presidente della Repubblica, le misure per ciascun aeroporto. Inoltre, l'attribuzione dei diritti aeroportuali veniva riconosciuta alle società od enti gestori in tutto od in parte, a seconda degli impegni finanziari da essi sostenuti nella costruzione o nell'adeguamento delle infrastrutture loro concesse dallo Stato.

Le misure delle quali ho detto più sopra dovevano essere sempre confortate dal parere favorevole della commissione prevista nell'articolo 9 della legge (la cosiddetta « commissione Sangalli »).

Il gruppo di lavoro ha ritenuto opportuno aggiungere al primo articolo della proposta di legge n. 709 il seguente comma: « Il decreto di cui al primo comma entra in vigore 90 giorni dopo la data della sua pubblicazione », e modificare il testo del primo comma prevedendo una revisione annuale della misura dei diritti, tenuto conto dei tassi inflattivi, dei ritardi che si sono verificati nell'accertamento delle corresponsioni e di come tali ritardi abbiano influito anche sul piano del coordinamento internazionale ai fini di un adeguamento tariffario per i voli in partenza dall'Italia.

L'articolo 2 – su cui il gruppo di lavoro ha espresso parere favorevole – innova rispetto alla disciplina precedente perché trasforma quella che era una facoltà del vettore di rivalersi del diritto aeroportuale nell'ambito della tariffa di biglietto corrisposta dall'utente in una prescrizione, ed impone allo stesso vettore di esporre l'indicazione della tassa nel biglietto passeggeri. In altri termini, la tassa relativa al diritto aeroportuale viene pagata dal passeggero al momento dell'acquisto del biglietto. L'esposizione della tassa consente di accertare e verificare l'importo del diritto stesso, in un rapporto più facile tra vettore ed ente di gestione.

In sede di esame di questa proposta di legge, il gruppo di lavoro ha inteso

recepire il contenuto delle disposizioni inserite nel disegno di legge n. 437, presentato al Senato, con qualche lieve modifica.

In sostanza, la prima innovazione consiste nella modifica della lettera *g*) dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, nel senso di prevedere il riconoscimento all'azienda di assistenza al volo anche della facoltà di accertamento, registrazione, contabilizzazione, imputazione e riscossione del provento di cui all'articolo 1 della legge n. 411 del 1977.

La seconda innovazione consiste nella modifica dell'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica n. 145 del 1981, nel senso di prevedere che le entrate dell'azienda autonoma di assistenza al volo siano costituite dal provento di cui alla lettera *g*) dell'articolo 3, dalle tariffe per i propri servizi determinate ai sensi del precedente articolo 8, n. 12), dai ricavi per la vendita di beni immobili e mobili da eventuale sovvenzione di equilibrio a carico del bilancio dello Stato e da ogni altra eventuale entrata.

Va rilevato in questa sede, ai fini di una valutazione più ampia di ordine politico, che fino ad oggi, sostanzialmente, l'attività della azienda autonoma di assistenza al volo si è basata sulle sovvenzioni di equilibrio a carico del bilancio dello Stato, che, nel decreto del Presidente della Repubblica più sopra richiamato erano invece prospettate come fatti eventuali per il riequilibrio di bilancio.

Il gruppo di lavoro ha ritenuto opportuno predisporre, come articolo 5 della proposta di legge in discussione, una modifica dell'articolo 3 della legge 11 luglio 1977, n. 411, che riguarda l'istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta.

Il primo comma di tale articolo concerne il calcolo del coefficiente unitario di tassazione e prevede che il costo dei servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta sia diviso per il numero totale delle unità di servizio prodotte da tale tipo di attività. La modifica consiste nel computare, ai fini delle unità di servizio prodotte, non solo i transiti di collegamento aereo internazionale bensì anche quelli di collegamento aereo nazionale.

Ai fini della determinazione del costo di questo servizio vengono elencate le voci che l'azienda deve tenere in conto per la determinazione del costo complessivo. Tali voci sono: le spese di esercizio degli impianti e le spese amministrative di gestione della tassa di cui all'articolo 1.

Un altro comma riguarda la prescrizione, che la legge impone oggi all'erario ed all'azienda autonoma di assistenza al volo, di arrivare gradualmente al recupero di tutto il costo attraverso l'applicazione delle tasse.

La normativa attualmente in vigore prescrive che questa gradualità, che deve essere completata nel 1987, non possa essere inferiore al 50 per cento. Sul piano operativo in effetti questa percentuale è salita, attraverso il riconoscimento della commissione Sangalli, all'80 per cento. Il gruppo di lavoro ha ritenuto di cogliere questa realtà, che era già determinata sul piano operativo, con il terzo comma del nuovo articolo che viene quindi proposto.

Il successivo articolo (che dovrebbe essere il sesto) riafferma il principio che i termini e le modalità per l'accertamento della tassa di cui all'articolo 1 vengono attuati con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con il ministro del tesoro.

Il successivo articolo (che dovrebbe diventare il 7) sopprime l'articolo 13 della legge 11 luglio 1977, n. 411. L'articolo 13 prescrive, in atto, la riserva all'erario dei proventi derivanti dall'applicazione delle tasse che, con la nuova normativa, andrebbero devoluti all'azienda autonoma per l'assistenza al volo.

Con il nuovo articolo 8, la Commissione prevista dalla legge 5 maggio 1976, n. 324, viene integrata da due funzionari dell'azienda autonoma per l'assistenza al volo.

Il gruppo di lavoro ritiene anche opportuno che venga modificato il titolo della proposta di legge n. 709. Ritiene inol-

tre di anticipare in tal modo l'*iter* del disegno di legge proposto dal Governo iscritto all'ordine del giorno al Senato, realizzando sul piano delle scelte una proposta che il Governo aveva già ritenuto di compiere nella VIII legislatura. Il relatore raccomanda pertanto l'approvazione della proposta di legge nel testo che ho illustrato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FRANCO PROIETTI. La prima considerazione che va fatta è che la proposta di legge Sangalli, con l'aggiunta di tutta una serie di altri articoli che modificano ben tre leggi in questa materia (le leggi nn. 145, 325 e 411), assorbirebbe anche un disegno di legge del Governo presentato al Senato. Vengono pertanto modificate tre diverse leggi e già questo dà la sensazione come da parte del Ministero dei trasporti non vi sia un disegno organico di legislazione in questa materia. Verrebbe inoltre a crearsi una situazione difficile per quanto riguarda l'interpretazione delle leggi stesse. Manca quindi un supporto generale di politica del trasporto aereo da parte del Ministero dei trasporti e la proposta che ci accingiamo a discutere non fa che complicare questa situazione.

Dobbiamo anche sottolineare che la relazione del collega Ligato mette in luce la necessità di operare aggiustamenti su tutte queste leggi che operano nella materia. Dico subito, anche a nome del mio gruppo, che in sostanza condivido la relazione del collega Ligato (anche perché abbiamo partecipato alle riunioni del gruppo di lavoro per la messa a punto di questo provvedimento) e condivido pertanto anche la necessità di apportare questi aggiustamenti legislativi. Non possiamo per altro non rilevare l'anacronismo di questa situazione. Siamo dell'opinione che sia urgente intervenire sulla materia e siamo pertanto favorevoli a che nella proposta di legge venga assorbito il provvedimento del Governo n. 437 del Senato. Avvertiamo infatti l'esigenza di dare subito a questo organismo, che si è costituito dal 1981, una reale autonomia finanziaria, che non sia quella di prevedere l'equilibrio di bilancio attraverso le sovvenzioni dello Stato, così come avviene oggi, per altro disattendendo l'impegno previsto nella legge istitutiva dell'AAAVTAG, la quale prevedeva, all'articolo 14, che il ministro dei trasporti doveva provvedere con decreto, entro nove mesi, a creare le condizioni, attraverso una normativa delle tariffe, perché questa azienda avesse l'autonomia finanziaria. Con questa norma si provvede a tale scopo, sia pure con ritardo. Va inoltre considerato che, a causa della mancata attuazione di questa norma, vi è stata una perdita nel bilancio, come è stato rilevato nell'audizione che la Commissione ha fatto qualche giorno fa. Ci è stato riferito infatti che i proventi che lo Stato avrebbe dovuto incamerare dovevano essere 325 miliardi, mentre in realtà lo Stato ha incamerato solo 18 miliardi. Bisogna tener presente che di questi proventi alcuni dipendono da compagnie aeree internazionali ed altri da compagnie straniere. Fatte queste brevissime riflessioni generali, dichiaro che il gruppo comunista è sostanzialmente d'accordo sulla proposta del relatore e, comunque, sulla proposta di legge Sangalli che recava anche le firme di colleghi del nostro gruppo.

Siamo, dunque, favorevoli all'impostazione che emerge dall'illustrazione che il relatore ha fatto di questa proposta di legge.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Anche il gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale ritiene che, per evitare che determinati provvedimenti siano « arricchiti » da citazioni di leggi e di articoli, sarebbe bene, anziché rivedere completamente quattro leggi, farne una sola che abroghi tutte le altre sulla stessa materia. Tuttavia un lavoro della Commissione in tale senso, anche se sarebbe bello, ci impedirebbe di procedere speditamente perché per l'elaborazione di un'unica legge che abroghi sei o sette leggi precedenti impiegheremmo troppo tempo.

Certo, è stato bene avere racchiuso in questo la correzione di quattro provvedimenti; ed è chiaro che tali modifiche servono, in questo momento, per procedere al completamento delle funzioni e delle mansioni dell'azienda creata nel 1977 ed ordinata nel 1981 con il decreto del Presidente della Repubblica n. 145. Però – indipendentemente dalla discussione sulle linee generali, nella quale si riassume la esigenza di adeguamento e di disciplina del nuovo ente – desidero anticipare alcune osservazioni sui singoli articoli, che svilupperò nel corso dell'esame dell'articolato.

Insisto, ad esempio, nel rilevare l'inutilità dell'articolo 2, il cui contenuto potrebbe complicare l'attività della compagnia di navigazione aerea obbligandola ad esporre l'ammontare del diritto nell'apposita tabella « tassa » del biglietto passeggeri.

Avrei da fare altre osservazioni sui vari articoli del provvedimento, ma preferisco rinviarle al momento dell'esame degli articoli stessi.

Nella sostanza, siamo favorevoli alla proposta di legge, che preferiremmo tuttavia vedere migliorata.

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

NICCOLÒ GRASSI BERTAZZI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo prende atto delle richieste avanzate stamattina dal relatore e dai deputati intervenuti nella discussione sulle linee generali; pertanto non solleciterà l'esame del disegno di legge n. 437 attualmente al Senato, il contenuto del quale è stato trasfuso nel testo ora in discussione con alcune modifiche le quali meritano un approfondimento. Specialmente le modifiche contenute negli articoli 5 ed 8 di questa proposta di legge mi inducono a richiedere un rinvio della discussione per consentire agli uffici del Ministero dei trasporti di valutare complessivamente il testo del provvedimento.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta per consentire agli uffici del Ministero dei trasporti di valutare più approfonditamente il testo della proposta di legge con le modifiche illustrate dal relatore.

Discussione del disegno di legge: Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano (Approvato dal Senato) (1858).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano », già approvato dal Senato nella seduta del 28 giugno 1984.

Comunico che la IX Commissione ha espresso parere favorevole a condizione che si integri il primo comma dell'articolo 4 con una adeguata previsione relativa alla necessità di considerare i profili di intermodalità connessi al funzionamento dei sistemi aeroportuali; sia soppressa l'ultima frase del terzo comma dell'articolo 4; al settimo comma dell'articolo 4 il termine per l'espressione del parere regionale sia di 90 giorni.

L'onorevole Ligato ha facoltà di svolgere la relazione.

LODOVICO LIGATO, *Relatore.* Il disegno di legge al nostro esame rappresenta una deroga ad un criterio che il Governo stesso aveva stabilito di darsi e sul quale la Commissione trasporti si era ripetutamente pronunciata in sede di esame della Tabella n. 10 del bilancio di previsione dello Stato per il 1984. Ricordo che quando noi chiedemmo, con un ordine del giorno approvato all'unanimità dalla Commissione, che il Governo si pronunciasse sulla politica aeroportuale in termini di una valutazione di carattere generale dei problemi e, in particolare, su quanto contenuto nello stesso bilancio 1984 che non era stato comunicato, come dire, in sede di con-

fronto alla X Commissione, il Governo aveva già deciso di affidare ad una società l'elaborazione del piano generale del settore. La questione fu sollevata nel corso del dibattito sul bilancio di previsione in relazione al disegno di legge, all'esame della Commissione, concernente la redazione del piano generale dei trasporti.

I problemi del settore sono molti e vanno discussi in un confronto fra Governo e Parlamento. Noi abbiamo avuto notizia, nei giorni scorsi, di una iniziativa assunta dal ministro dei trasporti per la presentazione di un progetto di riforma di CIVILAVIA articolato in 17 punti, che costituisce un momento di valutazione, sul piano tecnico e da un punto di vista di cultura generale, del servizio del trasporto aereo. Ora, sarebbe importante sapere quali sono, per il piano generale degli aeroporti, le linee sulle quali s'è attestato il Governo e le direttrici lungo le quali esso intende muoversi rispetto al momento complessivo della riforma che si vuole attuare nel sistema italiano dei trasporti. Parlavo prima dell'importanza dei sistemi aeroportuali di Roma e di Milano: il loro ruolo centrale è fuori discussione sia per il traffico nazionale, sia per quello internazionale e sia ancora per quello intercontinentale. Come tutti sanno, gli aeroporti di Roma sono gestiti da società in cui confluiscono l'Alitalia e l'Italstat, cioè due società IRI. Il sistema aeroportuale di Milano è gestito da una società formata dagli enti locali e ciò va tenuto presente quando ci si riferisce all'onere finanziario che lo Stato sostiene per garantire lo sviluppo e la gestione di questi complessi. Da quindici anni in qua, infatti, il Governo ha erogato una spesa pari a 600 miliardi per aeroporti, infrastrutture e servizi di assistenza per il trasporto aereo. Molte di queste opere sono incomplete: forse non è il caso di completarne alcune, mentre altre infrastrutture di grande interesse dovrebbero disporre delle attrezzature necessarie.

Le leggi emanate per regolare il sistema sono due – quelle recanti i numeri 825 e 299 – e il disegno di legge oggi in discussione costituisce il terzo momento di intervento organico. Come i colleghi ricorderanno, nel corso della precedente legislatura ci siamo trovati a discutere di ipotesi di intervento tecnico-finanziario sulla rete aeroportuale nonché del piano per gli aeroporti che specificava, classificandoli, il ruolo e le funzioni dei singoli scali al fine di verificare le effettive necessità del trasporto aereo interno ed i sistemi di collegamento internazionale ed intercontinentale. Nel frattempo sono intervenuti alcuni fatti nuovi come l'istituzione dell'azienda per l'assistenza al volo che stenta a raggiungere un buon livello di operatività. Alla luce del nostro incontro di qualche giorno fa con il presidente di tale azienda – che ha svolto una relazione molto articolata e secondo me lineare e trasparente – mi sembra di poter dire che le responsabilità di questa situazione non vanno poste a carico dell'amministrazione dell'azienda autonoma per l'assistenza al volo (anche se ha problemi di organizzazione, di qualificazione e di inquadramento del personale) ma sono da addebitare alla mancanza di autonomia politica e tecnica di cui essa soffre.

Il progetto di legge che stiamo esaminando, come verificheremo tra poco, ripropone alcuni problemi relativi alla gestione aeroportuale. Ricorderete che il punto essenziale dell'ordine del giorno, approvato dalla Commissione in sede di esame del bilancio di previsione per il 1984, era proprio questo: in quella occasione si sostenne che non si poteva condividere il modo di intendere il rapporto tra funzione pubblica ed enti preposti alla gestione con riferimento alle singole decisioni perché un controllo dei singoli atti finisce per soffocare la gestione stessa senza soddisfare le diverse esigenze. Sappiamo, peraltro, che gli enti di gestione e le società stentano a pervenire ad un momento di revisione degli accordi stipulati in passato, tant'è che in alcune situazioni manca qualunque riconoscimento delle autonomie locali come responsabili di un'azione organica di coordinamento delle esigenze aeroportuali con i problemi del territorio; in altri termini mancano le concessioni che esse da anni chiedono.

Un altro aspetto assai rilevante della politica dei trasporti è quello delle tariffe che questa mattina abbiamo affrontato anche se da un altro punto di vista e che riguarda sia l'azienda dell'assistenza al volo sia le gestioni aeroportuali. Ciò non toglie che il punto essenziale è quello del raccordo e dell'armonizzazione dei piani di sviluppo aeroportuale con quelli degli enti locali e conseguentemente quello di individuare il modo con cui integrare i piani regolatori degli aeroporti con gli strumenti urbanistici posti in essere dai comuni. Questa situazione si verifica un po' ovunque e la responsabilità non può che essere attribuita a CIVILAVIA per il suo modo di atteggiarsi rispetto alla delimitazione degli ambiti aeroportuali che spesso non tengono conto delle necessità abitative mentre i piani di costruzione delle piste non dovrebbero interferire con la struttura urbana. Sempre a CIVILAVIA è addebitabile la responsabilità dei ritardi gravissimi con cui vengono approvate le « mappe ostacoli » relative a molti aeroporti, con la creazione di situazioni di enorme insicurezza per gli utenti e per gli operatori del settore. Si è addirittura arrivati a questo assurdo: a distanza di pochi giorni si sono avvicendati dei documenti in base ai quali la direzione dell'aviazione civile di Reggio Calabria rilevava di non avere la documentazione necessaria per poter procedere a certe costruzioni e poi riceveva – nonostante questa comunicazione – l'autorizzazione a costruire in deroga alle norme per la sicurezza, indicando come punto di riferimento costruzioni abitative che CIVILAVIA, assai poco responsabile, considera come ostacoli non rimovibili. Il ministro deve dirci una parola chiara sulla politica per gli aeroporti; deve dirci come – nel rispetto delle norme costituzionali – si intenda integrare le iniziative e le competenze nel territorio.

Anche questo disegno di legge contiene una serie di deroghe le quali, per certi aspetti, sono di rilievo costituzionale, per quanto mi riesce di valutare. Tuttavia questo non può divenire un modo di comportarsi generalizzato nel nostro paese da parte della pubblica amministrazione solo perché non vi è capacità di previsione e tempestività di iniziative nel predisporre le condizioni per tutelare e difendere le infrastrutture aeroportuali italiane.

Questo disegno di legge, sul quale ci è pervenuto il parere favorevole, ma condizionato, della IX Commissione, ripropone in maniera moderna e positiva – anche se suscettibile di talune correzioni che mi sembrano necessarie – un tipo di intervento abbastanza cospicuo sotto il profilo dell'impegno finanziario per fare fronte ad esigenze assai avvertite dall'utenza, dagli enti locali, dalle gestioni aeroportuali e da noi stessi attraverso una serie di verifiche che ci è stato consentito di compiere.

Ad esempio, la condizione aeroportuale di Roma appare quasi assurda. E sorprende il constatare che anche l'elasticità di una gestione così come è garantita dalla presenza di due società dell'IRI non riesca ad avere sbocchi operativi sufficienti rispetto alle esigenze.

L'aerostazione di Fiumicino resta, nel nostro paese, il maggiore punto di entrata e di uscita; e tuttavia abbiamo appreso che è priva di alcuni strumenti indispensabili di radioassistenza per l'avvicinamento dei velivoli alle piste di atterraggio.

Milano, a sua volta, rappresenta un notevolissimo punto di riferimento non soltanto nel traffico aereo commerciale tra l'Europa settentrionale e l'Europa meridionale bensì anche nei collegamenti intercontinentali.

Le società di gestione hanno risentito soprattutto di un rapporto differenziato tra il momento della funzione pubblica e quello della gestione.

Lo sforzo finanziario che il Governo propone all'esame del Parlamento e che il paese dovrà affrontare è notevole, specialmente se riferito all'esiguità delle risorse delle quali oggi si dispone per impegni e finanziamenti relativamente alle infrastrutture nel settore dei trasporti che pure costituisce uno degli elementi più importanti di concorso alla capacità produttiva del paese e, sotto il profilo delle

telecomunicazioni industriali, uno dei comparti più rilevanti della spesa pubblica.

Nel provvedimento in discussione si è tenuto conto della necessità di intervenire con sollecitudine ed in maniera equilibrata in relazione ad impegni già previsti e, come nel caso della SEA di Milano, già in corso di attuazione.

In sostanza, si propone che sia riattivato per un periodo di 8 anni il comitato previsto dall'articolo 2 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, che assorbiva, ai fini di una maggiore snellezza delle procedure, alcuni poteri che erano stati demandati per legge ad altri organi come il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Consiglio di Stato ed il Consiglio superiore dell'aviazione civile.

Si proponeva, in un primo momento, che questo tipo di procedura fosse attuato e garantito, per un certo verso, per tutte le iniziative e le progettazioni da realizzare comunque sulla rete aeroportuale italiana a partire dalla data di entrata in vigore della nuova legge. Il Senato ha ritenuto, invece, di garantire tale snellezza di procedure e di attività esclusivamente ai sistemi aeroportuali di Roma e Milano.

Come relatore, mi pongo il problema se tale misura risponda effettivamente ad un criterio di obiettività e di interesse generale, pur senza sottovalutare il ruolo importantissimo dei due suddetti aeroporti.

Inoltre, non bisogna dimenticare che esiste un problema di rapporti con le regioni e con gli enti locali circa le modalità di espressione dei pareri e delle consulenze, tenuto conto del fatto che questo disegno di legge prevede una disciplina del settore urbanistico che, recuperando il senso di alcune disposizioni che erano contenute nel decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 (che disciplinava il trasferimento delle competenze dallo Stato alle regioni), deroga alle competenze istituzionali degli enti nel senso che, per l'attuazione dei piani regolatori di aeroporti, si avvicina molto alla disciplina eccezionale che fu delineata per quanto riguardava i nuclei di sviluppo industriale, per i quali si prevedeva addirittura una sovrapposizione sugli strumenti urbanistici che i comuni si davano nella loro autonomia e nel rispetto delle loro competenze.

Dunque, la questione è trattata in maniera insufficiente perché il Governo propone soltanto una relazione con la regione. Invece, bisogna recuperare un tipo di discorso che investa anche la competenza primaria dei comuni sui problemi di assetto dei rispettivi territori, particolarmente importanti per quanto riguarda l'aeroporto della Malpensa la cui realizzazione ha comportato una serie di profonde revisioni delle linee di sviluppo urbanistico, delle infrastrutture e della « civiltà » della zona, fino a determinare la creazione di un consorzio di comuni ed una presa d'atto e di consapevolezza della questione da parte del consiglio provinciale di Varese.

Sarà opportuno, nel corso dell'esame degli articoli, valutare questo aspetto che io giudico non secondario.

L'istituto della concessione rappresenta un altro punto su cui vorrei richiamare l'attenzione della Commissione, perché, fra l'altro, corrisponde alla seconda osservazione contenuta nel parere della IX Commissione. Tale istituto è disciplinato, nel nostro paese, dalla legge 24 giugno 1929, n. 1134.

Sostanzialmente, essa riconosce alla concessionaria tutte le funzioni relative alla progettazione ed all'esecuzione dell'opera, anche quelle che normalmente appartengono al committente, in una sorta di sostituzione della concessionaria al committente stesso. Fino a questo momento, nella legislazione del nostro paese, salvo una restrizione per le opere autostradali che limitava per quanto riguarda il rapporto con la concessionaria la facoltà di ricorrere all'istituto della trattativa privata fino ad un tetto massimo del 40 per cento, non era mai stata prevista alcuna limitazione. Il Governo si era sempre mosso su questa linea di osservanza della normativa vigente; il Senato, invece, ha intro-

dotto il comma terzo dell'articolo 4, che tra l'altro così recita: « L'atto di concessione potrà prevedere che l'affidamento dei lavori possa avvenire a trattativa privata, fino ad un massimo del 20 per cento dello stanziamento, previa autorizzazione del Ministero dei trasporti ». Sgombriamo subito il campo da una preoccupazione concernente le ultime parole: è opinione del relatore - non so se la Commissione la condivida - che tutto ciò che riguarda il contenuto dei rapporti fra aviazione civile, Ministero dei trasporti e società concessionaria debba essere disciplinato da una convenzione, per cui il Governo non ha nessun bisogno di ricorrere ad autorizzazioni date di volta in volta.

Quanto al giudizio generale che si riferisce all'atto di concessione, vorrei puntualizzare, innanzitutto, che nessuna previsione di tal genere è contenuta nelle precedenti normative, mentre invece è sempre stato previsto che la prescrizione dei lavori di intervento occorrenti fosse curata dalla concessionaria stessa. In secondo luogo, questa normativa stravolge, insieme con la libertà della concessionaria di curare l'esecuzione delle opere secondo i sistemi più idonei, anche i princìpi della normativa generale sulle procedure di affidamento dei lavori pubblici.

Un altro elemento deve essere poi riconosciuto alle concessionarie: la libertà di consentire alle stesse la migliore, responsabile gestione del servizio aeroportuale sia a Roma, sia a Milano, tenuto conto del carattere estremamente tecnico dell'attività che dette società svolgono. Pertanto, la proposta del relatore sarà quella di procedere ad un ripristino dell'articolo originario contenuto nel disegno di legge governativo.

Un altro aspetto che vorrei richiamare, anche sotto il profilo di un'esigenza di disciplina generale dei rapporti tra Ministero e società di gestione, e che mi sembra abbastanza innovativo, riguarda il rapporto finanziario con la società e gli enti di gestione perché, rispetto alla disciplina precedente, questa volta agli enti concessionari è garantita per l'esecuzione dell'opera una somma di 1.115 miliardi, di cui 295 per il primo triennio, esente dagli oneri di revisione nel senso che questi andrebbero computati anno per anno dal tesoro e garantiti al di là del finanziamento originario. Inoltre, va anche posto in rilievo il riconoscimento alla società concessionaria della facoltà di contrarre prestiti all'estero i cui oneri, che potrebbero risultare di notevole entità per l'andamento della lira, alle condizioni del mercato finanziario internazionale, sarebbero garantiti dal Ministero del tesoro. Esiste poi un punto di ancoraggio - che è politico, programmatico e finanziario - alla legge finanziaria nel senso che il Ministero dei trasporti, in quella sede, darà notizia dell'andamento dei lavori e, quindi, dell'attuazione dei programmi e dei progetti realizzati, ottenendo dal Parlamento, eventualmente, insieme con l'approvazione della procedura il necessario sostegno finanziario.

Vi è infine un ultimo aspetto, concernente la questione dell'intervento sulla rete aeroportuale italiana (quindi l'attivazione di un sistema di intervento legislativo specifico) ed il ricorso alle previsioni del bilancio annuale del Ministero dei trasporti per quanto riguarda un impegno generale di manutenzione e di ammodernamento degli impianti. A questo proposito, debbo richiamare la relazione del presidente dell'azienda per l'assistenza al volo: in questo documento si rileva come nel campo della radioassistenza - che non è certo di importanza secondaria ai fini della sicurezza - si sia già manifestata l'esigenza di ammodernamento delle attrezzature che pure sono entrate in funzione pochi anni fa. Allora, l'ipotesi prospettata dall'articolo 7 del progetto di legge in esame è quella della costituzione di un capitolo di bilancio nel quale far confluire - ai fini della manutenzione straordinaria e dello sviluppo degli aeroporti aperti al traffico civile - i diritti per l'uso degli aeroporti, i canoni per le concessioni aeroportuali totali o parziali direttamente dovuti allo Stato, le sanzioni pecuniarie a carico degli operatori aeronautici irrogate ai sensi del-

la legge n. 862 del 1980 ed altri introiti individuati con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con il ministro del tesoro.

In conclusione, preannuncio la presentazione di alcuni emendamenti, pur essendo consapevole dell'esigenza di pervenire sollecitamente all'approvazione del disegno di legge in quanto la situazione dei sistemi aeroportuali di Milano e Roma è prossima al collasso dovendo le due strutture far fronte ad un traffico passeggeri che è superiore del 50 per cento a quello previsto all'epoca in cui esse furono realizzate, traffico passeggeri che per altro è in continuo, costante aumento, come risulta dai dati specifici relativi al settore.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Chiedo un rinvio perché è necessario avere il tempo di riflettere accuratamente su un provvedimento di questo genere soprattutto per gli spostamenti che comporta all'interno del bilancio. Non dimentichiamo che fra poco esamineremo il bilancio di previsione per il 1985 per cui sarà necessario verificare la corrispondenza tra lo stanziamento precedente e quello successivo.

Un'altra ragione per la quale è necessario rinviare l'esame del provvedimento è che esso abbisogna di alcune indispensabili correzioni nonché di una verifica relativamente alla possibilità di interferenze tra le disposizioni di cui all'articolo 7 e la proposta di legge n. 709 della quale abbiamo parlato prima. Ad esempio i diritti degli aeroporti aperti al traffico civile e le concessioni aeroportuali possono trovarsi in contrapposizione; in ogni caso postulano un rapporto con il servizio del volo.

A prescindere da questi argomenti di merito, ribadisco comunque la mia proposta di rinvio al fine di formulare gli opportuni emendamenti e di inviarli alle Commissioni competenti per il parere.

FAUSTO BOCCHI. Noi siamo del parere – e non riusciamo a comprendere bene perché non sia così per tutti – di non rinviare alcunché visto che disponiamo di tutti gli elementi necessari ad affrontare la discussione sulle linee generali. Le questioni alle quali faceva riferimento il collega Baghino potranno essere affrontate nel momento in cui discuteremo dei singoli articoli e degli emendamenti ad essi relativi che in particolare il relatore ed il Governo intendono sottoporci.

PRESIDENTE. Il relatore ha già fatto presente che la Commissione lavori pubblici ha proposto tre emendamenti.

FAUSTO BOCCHI. Nel corso dell'esame dell'articolato valuteremo tutti gli emendamenti: quelli delle Commissioni, quelli del relatore e quelli dei singoli deputati. La possibilità di presentare emendamenti, d'altronde, è una conquista della democrazia parlamentare che non conosce limiti se non quelli appositamente stabiliti.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Ho chiesto un rinvio ed è su questa mia proposta che bisogna pronunciarsi! Non dimentichiamo, inoltre, che mancano i pareri necessari per andare avanti.

FAUSTO BOCCHI. Ripeto che il gruppo comunista è del parere di aprire la discussione sulle linee generali, che tuttavia può anche non essere conclusa nella seduta di oggi. Nel frattempo sarà possibile acquisire i necessari pareri dalle Commissioni competenti.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. A queste condizioni sono disposto a ritirare la mia proposta di rinvio della discussione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FAUSTO BOCCHI. In premessa al mio intervento in sede di discussione sulle linee generali desidero ribadire ancora una volta che il gruppo comunista non ha nessuna responsabilità nei ritardi dell'*iter* di un provvedimento che il Senato, il Governo, le forze politiche, gli operatori del settore ed il relatore oggi hanno sottoli-

neato essere urgente. Per questa ragione abbiamo insistito affinché si continuasse nell'esame del provvedimento medesimo: riteniamo, infatti, che ciascuno debba assumersi le proprie responsabilità.

Desidero esprimere il mio apprezzamento per la relazione approfondita che il collega Ligato ci ha sottoposto nonché sottolineare come, ancora una volta, l'incapacità e la mancanza di volontà di definire una reale ed efficiente politica del trasporto aereo si riflettano su ogni provvedimento che si riferisce a questo settore. Nel corso della passata legislatura abbiamo avuto modo di incalzare il Governo e le forze politiche di maggioranza al confronto ed alla presentazione di un piano degli aeroporti. In questi giorni abbiamo ascoltato ed apprezzato la relazione del presidente dell'azienda controllori di volo, generale Mura, nella quale sono stati posti in luce i problemi esistenti che dimostrano quanto farraginoso sia il sistema aeroportuale del nostro paese che ha, rispetto ad ogni altro, il maggior numero di aeroporti aperti al traffico civile. Si tratta, però, di aeroporti aperti soltanto per ragioni clientelari e di corruttela in quanto un vero traffico non esiste e spesso i collegamenti previsti non sono realizzati.

Il relatore ci faceva notare – in linea con quanto scritto nella relazione al provvedimento presentato al Senato e con il dibattito svoltosi in tale sede – come questo provvedimento, da tutti ritenuto molto importante, sia mutilato e condizionato da una sostanziale mancanza di collegamento con qualsiasi forma di programmazione e di pianificazione dei sistemi di trasporto aereo.

Insistiamo nel sottolineare questa nostra osservazione. Su di essa ritorneremo nel corso dell'esame degli articoli, dei quali rileviamo l'importante modificazione apportata dal Senato rispetto ad un testo che evidenziava, con le particolarità negative in esso contenute, tutta la sua inadeguatezza ed insufficienza. Del resto, lo stesso relatore ha oggi denunciato l'irresponsabilità della direzione generale dell'aviazione civile in questo ed in altri settori.

Il provvedimento che stiamo discutendo ha tutti i limiti che gli derivano dalla mancanza in Italia di una politica del trasporto aereo e dall'impossibilità di un serio coordinamento del nostro sistema di trasporto aereo con quello internazionale.

Le preoccupazioni che si sono manifestate non soltanto in Italia ma anche nel resto del mondo in relazione alle difficoltà, agli ostacoli ed ai problemi del trasporto aereo sono il riflesso della crisi che ha investito l'intera comunità mondiale.

Intanto, se corrispondono a verità le dichiarazioni rese a sostegno della necessità di approvare un disegno di legge di questa rilevanza per la situazione di grave carenza in cui versano gli aeroporti di Fiumicino e della Malpensa, è pure vero che limitate sono le risorse attualmente a disposizione: tanto limitate che, soprattutto per i primi anni di intervento, non sembrano assolutamente sufficienti a fare fronte alle crescenti esigenze del settore ed a superare la condizione di arretratezza che i due aeroporti suddetti presentano da tempo.

I due sistemi aeroportuali dei quali stiamo discutendo – anche se di essi si tratta in maniera alquanto limitata nella relazione presentata dal Governo – che vorremmo definire come quelli di Milano e di Roma anziché come quelli della Malpensa e di Fiumicino, devono essere portati ad un livello di efficienza tale da assicurare che interventi come quello che è oggetto del disegno di legge n. 1858 abbiano uno sbocco utile, operativo e produttivo che sia adeguato anche alle risorse ad esso destinate.

L'aeroporto della Malpensa, ad esempio, soffre oggi di un insufficiente collegamento territoriale e della conseguente impossibilità di costituire un bacino di traffico di dimensioni sufficienti a giustificare un tale collegamento ed il potenziamento di esso. Infatti, in questi ultimi anni, abbiamo potuto registrare una continua riduzione dei collegamenti facenti capo alla Malpensa, anche in relazione alla situazione nazionale del trasporto aereo.

Non che la Malpensa non costituisca un bacino di traffico sotto il profilo degli insediamenti e della presenza quantitativa e qualitativa di una realtà imprenditoriale produttiva che su tale bacino di traffico converga. In realtà, l'aeroporto milanese non è attualmente in condizione di soddisfare le esigenze dell'utenza che tale presenza promuove e muove.

Nella relazione del Governo si fa presente, in maniera alquanto semplicistica e non senza alcune vaghe promesse, che uno dei grossi problemi dei quali il disegno di legge non propone una soluzione è quello del collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Linate e quello della Malpensa.

È evidente che un sistema aeroportuale efficiente è caratterizzato dalla possibilità di intercambiare le funzioni dell'uno e dell'altro aeroporto nei momenti di punta del traffico aereo e di maggiore difficoltà per l'utenza. Ma questa possibilità sembra essere rinviata – nella relazione del Governo – ad altri tempi; cosicché non solo il collegamento veloce tante volte ipotizzato e promesso, ma anche lo stesso collegamento tra la Malpensa ed il territorio circostante sono ancora in fase di studio e di definizione (non voglio qui richiamare tutti i ritardi denunciati a proposito della legge relativa al piano integrativo delle ferrovie dello Stato, né le carenze politiche denunciate a proposito delle ferrovie in concessione ed in particolare di quella Nord-Milano).

Il gruppo comunista non intende certamente assumersi la responsabilità di ritardare l'*iter* di questo disegno di legge. Tuttavia desidera proporre – sempre che altri sostengano l'esigenza di modificare il provvedimento – emendamenti, con un impegno, però, che mi sembra già un poco compromesso perché si corre il rischio di dovere rinviare al Senato il disegno di legge e di non poter approvarlo definitivamente prima della prossima chiusura estiva del Parlamento. Pertanto è necessario, in questo caso che il Governo si assuma la responsabilità politica di chiedere al Senato di impegnarsi ad approvare le modificazioni al disegno di legge prima della chiusura estiva, per non compromettere l'entrata in vigore del provvedimento nel 1984, in considerazione anche delle pressanti sollecitazioni che giungono dai gestori degli aeroporti, per la preoccupazione – che credo sia stata manifestata ripetutamente dalle stesse gestioni aeroportuali di Roma e di Milano – che la non completezza del piano permetta di utilizzare solo parzialmente le opere realizzate con tale intervento.

Poiché sono, per ragioni di lavoro, un utente assiduo dei collegamenti aerei Roma-Milano, voglio ricordare l'attesa degli utenti degli aeroporti di Milano: le condizioni meteorologiche nella Valle Padana sono tali da comportare numerose giornate di nebbia durante l'anno e, pertanto, ci si aspettava che fossero realizzati dei sistemi in grado di consentire l'atterraggio anche in condizioni di scarsa visibilità. E questa carenza è stata denunciata in questi giorni anche dal presidente della società per l'esercizio aeroportuale di Milano. Al riguardo vi sono stati interventi considerevoli, anche da parte di detta società, finalizzati alla realizzazione di tali impianti: addirittura, per oltre un mese l'aeroporto della Malpensa è stato chiuso al traffico. Oggi, alla vigilia della stagione invernale, sentiamo denunciare con seria preoccupazione quella carenza che non è stata eliminata per mancanza di altri provvedimenti, per il venir meno di altre responsabilità.

Questa è una considerazione grave, signor presidente, perché utilizzati i mille miliardi stanziati dal disegno di legge corriamo anche il rischio di sentirci dire che non vi sono collegamenti territoriali adeguati con il bacino di traffico su cui l'aeroporto insiste, che quegli interventi sono condizionati da altri.

Ma vorrei anche porre in rilievo – ed invito il sottosegretario a verificarne la corrispondenza al vero – tutte le inadempienze di Civilavia dovute a mancanza non di risorse finanziarie, ma di capacità, di volontà di affrontare le questioni. È credibile che l'aeroporto di Linate – lo ha rilevato anche il relatore (e forse la

sua fonte è più attendibile della mia) – non disponga di una mappa degli ostacoli che condizionano l'operatività della movimentazione degli aerei ? Il sottosegretario dovrà dirci quali sono i motivi per cui, a distanza di anni ed anni, stante l'intensità del traffico negli aeroporti italiani, non siano state eliminate queste deficienze perché, veramente, oggi continuiamo ad ingannare noi stessi, a proporre ed assumere provvedimenti che servono a ben altro; mi riferisco, ad esempio, alla « giornata per la sicurezza del volo ». Che utilità ha una manifestazione del genere di fronte alla carenza di mappe, di impianti, di fronte alla mancata utilizzazione di attrezzature esistenti ? Credo che quella parola chiara che il relatore, nella sua relazione, ha chiesto al ministro debba essere una parola veramente chiara, perché non possiamo più continuare in questa maniera; ed a questo proposito, voglio anche ricordare come il Governo non mostri un interesse particolare per l'approvazione di disegni di legge presentati da tempo e riguardanti il funzionamento del sistema di controllo del volo, i problemi delle tariffe e delle concessioni stesse delle gestioni aeroportuali.

Il nostro giudizio sul disegno di legge in discussione, quindi, è critico in quanto esso è condizionato dalla mancanza di un riferimento credibile, certo, nell'ambito del sistema degli aeroporti e nel quadro della politica dei trasporti nel nostro paese. E ricordo che queste osservazioni furono da noi espresse fin dai primi mesi della nostra presenza in Parlamento. Riteniamo pertanto che sia giunta l'ora di verifiche autentiche e non « di balletto », che comportano invece risultati tali da aggravare le situazioni di cui si discute. Invito formalmente la Commissione a passare alcune ore all'aeroporto di Fiumicino in uno dei periodi di normale intensità del traffico aereo per ascoltare i giudizi dell'utenza nei confronti delle singole categorie di operatori (che spesso hanno problemi da risolvere e quindi fanno un uso sproporzionato delle forme di lotta e di rivendicazione) e nei riguardi del Parlamento. Credo vi siano dei colleghi che fanno di tutto per non farsi riconoscere quali membri della Commissione trasporti – e qualcuno continua a dire « e aviazione civile » – della Camera dei deputati.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE FAUSTO BOCCHI

PAOLO PIETRO CACCIA. L'attenta relazione del collega Ligato ci ha consentito di vedere le luci e le ombre del disegno di legge in discussione che tocca due punti fondamentali, direi anzi nevralgici, per il futuro sviluppo del trasporto aereo in Italia. Per questa ragione esso va affrontato proiettandosi nel futuro, secondo un approccio programmatorio e tenendo presenti tutte le variabili in gioco. Sarà necessario, pertanto, considerare gli obiettivi del piano piuttosto che i problemi di gestione, evitando così gli errori commessi con gli interventi precedenti.

Vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi sul fatto che i problemi che si intendono risolvere – soprattutto con riferimento all'aeroporto della Malpensa – non sono tanto di utenza, di traffico quanto di disagi per le popolazioni. Tutti sappiamo che i problemi della utenza sono estremamente importanti: si calcola che, con l'ampliamento dell'aeroporto della Malpensa si arriverà ad un movimento passeggeri pari a dieci milioni. Tutti capiscono bene cosa significhi trasferire dalla città di Milano all'aeroporto dieci milioni di passeggeri; cosa comporti in termini di viabilità e di servizi connessi. È evidente che i 480 miliardi stanziati possono servire per lavori all'interno dell'area aeroportuale ma non possono certamente bastare per affrontare gli effetti indotti dall'ampliamento stesso. Ciò non toglie che quest'ultimo è necessario dato che la Malpensa – che è in genere la prima tappa in Italia dei viaggiatori provenienti dall'estero – più che un aeroporto intercontinentale di un paese sviluppato ricorda quello di un paese del Terzo mondo.

Il provvedimento in esame, dunque, non può che essere considerato una risposta parziale alle esigenze di ampliamento

della Malpensa; come la prima *tranche* di una soluzione che dovrà essere più organicamente pensata ai fini dello sviluppo della zona. Come dicevo poc'anzi i problemi non riguardano soltanto il vettore ma tutti i servizi a terra: devono essere risolti al più presto perché può accadere – ed è accaduto – che l'ACOTRAL faccia perdere gli aerei solo perché l'autista, che non aveva interesse a quanto accadeva, ha risolto i suoi problemi non presentandosi! È vero che le questioni inerenti al vettore sono molto importanti: è necessario, però, che si arrivi ad una responsabilizzazione delle componenti sindacali e politiche per potere avere risposte positive alle esigenze poste dai trasferimenti via terra tra l'aeroporto e la città di Milano e quest'ultima e le città vicine. Non dimentichiamo, infatti, che non c'è una ferrovia che possa servire allo scopo e che esiste soltanto una tangenziale costruita quindici anni fa.

È vero che al Senato anche le opposizioni hanno respinto una richiesta diretta a colmare questa lacuna, ma non dobbiamo dimenticare neppure che le richieste della regione per inserire nel piano dei trasporti un collegamento tra Milano e Malpensa non sono state prese in considerazione, relegando ad una futura costruzione, isolata dall'intervento organico, la soluzione dei problemi della viabilità locale. Questo modo d'agire non è accettabile perché, anche se nella fattispecie si tratta di un aeroporto necessario per la nazione, non si può non tener conto delle esigenze della popolazione. Nella zona gravitano circa 180 mila persone che vivono in un insediamento abitativo che non può essere certo distrutto. Non dimentichiamo che questi ultimi dieci anni sono stati, per le popolazioni, di lotta per la salvaguardia dell'ambiente: la SEA, la regione ed il Governo devono creare le premesse per rendere vivibile l'ambiente affinché gli abitanti non paghino dei prezzi troppo alti. A questo fine è necessario tener presente non solo la spesa da sostenere per le strutture interne all'aeroporto, ma anche la spesa sociale complessiva.

Finora ho fatto riferimento alle questioni più strettamente attinenti ai trasporti. Desidero ora parlare dell'insediamento della SEA che, fra trasferimenti e nuove assunzioni, farà affluire nell'area abitativa limitrofa circa 20 mila persone; cosa questa che comporta enormi problemi di strutture abitative, scolastiche e sociali in generale. Se tali problemi non vengono affrontati e risolti rapidamente, rischiamo una fortissima opposizione, quasi una rivolta della popolazione che renderà molto amara la situazione di chi ha accettato gli oneri ed i vantaggi dell'aeroporto, dovendosi pagare un prezzo troppo alto in termini umani.

Si dice che al più presto verrà predisposto dal ministero un piano regolatore. Sulla sua necessità nessuno discute, ma questo piano, fatto all'interno del « Palazzo » dove le esigenze della popolazione non trovano direttamente ascolto, rischia di calarsi su una realtà sconosciuta e di sovrapporsi ad una cultura ormai radicata.

Per questa ragione è necessario prevedere, accanto ai pareri della regione, anche quelli dei comuni e dei consorzi di comuni ormai costituiti da anni. Il piano regolatore, infatti, una volta approvato costituirà la premessa per ogni intervento economico, sociale ed industriale che non può non tener conto di quanto gli enti locali – i più abilitati a conoscere le situazioni concrete – ritengono necessario per una situazione ambientale particolare che pone problemi di inquinamento sia dell'aria, sia del suolo.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 14.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO