COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

21.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 1° AGOSTO 1984

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Sostituzioni:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Modifica delle misure delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio (1186) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . . 3, 4, 6, 7

BAGHINO CESCO GIULIO 5, 6, 7

BECCHETTI ITALO 4

CIAMPAGLIA GIUSEPPE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* . . . 7

LIGATO LODOVICO 6

POTÌ DAMIANO, *Relatore f.f.* 3, 4, 6

RIDI SILVANO 4

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi ae-

PAG.

roportuali di Roma e Milano (*Approvato dal Senato*) (1858) 7

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . 7, 9, 10, 11 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28

BAGHINO CESCO GIULIO . . . 8, 11, 13, 18, 26

BERNARDI GUIDO 13, 23, 25, 27

BOCCHI FAUSTO . . . 11, 12, 17, 18, 21, 23, 24

CACCIA PAOLO PIETRO 11, 14, 17, 18

GRASSI BERTAZZI NICCOLÒ, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 11

PAG.

LIGATO LODOVICO, *Relatore* . 9, 11, 14, 15, 18 21, 22, 23, 24, 25

LODIGIANI ORESTE 12, 13, 18

MATTEOLI ALTERO 27, 28

PROIETTI FRANCO 16, 19

RIDI SILVANO 13, 14, 23

SIGNORILE CLAUDIO, *Ministro dei trasporti* 9, 10 11, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 27

Votazione segreta:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 28

La seduta comincia alle 13,15.

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

(*È approvato*).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico le seguenti sostituzioni: il deputato Franco Trappoli sostituisce il deputato Mauro Sanguineti, il deputato Oreste Lodigiani sostituisce il deputato Francesco Tempestini; il deputato Paolo Pietro Caccia sostituisce il deputato Mauro Bubbico; il deputato Marte Ferrari sostituisce il deputato Alberto Manchinu; il deputato Pasquale Perugini sostituisce il deputato Italo Becchetti; il deputato Guglielmo Castagnetti sostituisce il deputato Mauro Dutto; il deputato Gianfranco Rocelli sostituisce il deputato Luigi Gioia.

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifica delle misure delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio (1186).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifica delle misure delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio ».

Prego l'onorevole Potì di voler sostituire il relatore, onorevole Gioia, che mi ha comunicato di non poter partecipare alla seduta odierna.

DAMIANO POTÌ, *Relatore f.f.* Vorrei richiamare brevemente quanto già detto dal collega Gioia in precedenti sedute per riassumere le motivazioni del presente provvedimento. Si parte dalla constatazione della crisi dell'economia mondiale, che incide in maniera significativa anche sull'economia marittima ed in particolare su quella del nostro paese, anche se concordo con chi afferma che il calo dei traffici in Italia va anche visto in relazione all'aumento dei costi, che in qualche modo si è cercato di diminuire per mezzo di altri provvedimenti. È stata richiesta la diminuzione della forza lavoro poiché, purtroppo, in un sistema che è rimasto per molti anni molto garantista rispetto alla diminuzione dei flussi non vi è stata una corrispondente diminuzione di occupazione, tant'è che a volte ci siamo trovati di fronte ad una scarsissima utilizzazione della forza lavoro, ed una prima diminuzione è avvenuta attraverso l'esodo anticipato dei dipendenti degli enti portuali. Ciò ha alleggerito di una parte consistente l'effettivo costo dell'attività portuale, ma rimangono ancora in piedi altri elementi di appesantimento, poiché non è realistico pensare che si possa procedere in tempi brevi ad investimenti tali da consentire un recupero di competitività per il nostro paese nei confronti di un nord Europa che già dispone di sistemi molto più avanzati.

È dunque necessario tentare di risanare in qualche modo gli organismi che operano in questo settore e questo aumento sia della tassa di imbarco sia della soprattassa di ancoraggio potrà consentire di migliorare i bilanci degli enti e dei consorzi che si interessano dei traffici portuali e di acquisire anche un maggiore gettito per l'erario.

Questo è sinteticamente il contenuto del disegno di legge in discussione che, agli articoli 1 e 2, dà anche una maggiore specificazione e rende più chiara la lettura della precedente normativa, contenuta nel decreto-legge n. 546 del 1981.

Data la situazione urgente e in qualche caso drammatica in cui versano gli enti portuali, e pur rimanendo sempre di attualità una serie di problemi che verranno affrontati con successivi provvedimenti, invito la Commissione a dare il suo voto favorevole al disegno di legge n. 1186. Termino questo mio breve intervento ricordando ai colleghi che i vari aspetti tecnici del provvedimento sono stati approfonditi in una serie di audizioni dell'Assoporti, dell'utenza e dei sindacati, che hanno tutti portato il loro contributo.

PRESIDENTE. Se ben ricordo, alcune critiche sono venute dai rappresentanti dell'utenza, ma complessivamente l'avviso sia dell'Assoporti sia delle organizzazioni sindacali è stato molto favorevole.

Proseguiamo ora nella discussione sulle linee generali, già aperta nel corso della precedente seduta.

SILVANO RIDI. Il mio gruppo ha esaminato questo provvedimento e posso dire che gli aumenti proposti, sia per quanto riguarda l'ancoraggio sia per le altre voci, ci sembrano praticabili. C'è però un punto sul quale ritengo di dover richiamare l'attenzione della Commissione, quello riguardante la mobilità delle merci da porto a porto. Con il meccanismo qui proposto potrebbe verificarsi una duplice tassazione, cioè merci in provenienza dall'estero potrebbero prima pagare i diritti per lo sbarco nei porti italiani e, quindi, essere soggetti ad una ulteriore tassazione per lo spostamento da un porto nazionale all'altro; un simile meccanismo, ovviamente, potrebbe scoraggiare quella diffusione e quello sviluppo di cui si è già parlato a proposito del cabotaggio e rappresentare quindi un limite per il provvedimento in questione.

Non so se sarà possibile farlo in tempo breve, anche se ci rendiamo conto dell'urgenza di approvare questo disegno di legge. Questo provvedimento di legge si inserisce in un contesto di misure sulle quali dovremmo discutere rapidamente: mi riferisco, ad esempio, alla crisi dei porti. Tali misure sono volte a consentire alle compagnie una capacità di manovra nei processi per ristrutturazione e riqualificazione dei loro ruoli e delle loro attività nei porti. Quindi - ripeto - si tratta di un disegno di legge che merita di essere approvato nel più breve tempo possibile.

Mi preme anche ribadire l'altro aspetto del problema, quello della mobilità delle merci da porto a porto, che non vorrei fosse oggetto di duplice tassazione, un meccanismo che non avrebbe altro risultato se non quello di scoraggiare lo sviluppo del cabotaggio.

Queste le considerazioni che intendevo svolgere nel merito. Una ultima questione che desidero trattare attiene alla tassa di ancoraggio. Attualmente è in vigore un sistema forfettario e l'introito viene « incamerato » dal Tesoro. Nel momento in cui si propone, con il disegno di legge n. 1186, di distribuire agli enti e alle compagnie i proventi di questa tassazione, ritengo che bisognerebbe anche stabilire un criterio di ripartizione degli introiti derivanti dalle tasse di ancoraggio, seguendo parametri che privilegino quei porti che registrano un maggior traffico di navi. Si tratta quindi di trovare un meccanismo per la finalizzazione dei proventi di cui si tratta per investimenti nel settore portuale e tale meccanismo potrebbe essere indicato in un apposito ordine del giorno che inviti il Governo e, in particolare, il ministro della marina mercantile in tal senso.

ITALO BECCHETTI. A nome del gruppo della democrazia cristiana preannuncio il voto favorevole al disegno di legge in esame, anche se riterrei opportuno che fosse inserita nella normativa una modifica tendente ad eliminare la tassazione di quelle merci nazionali trasferite da un porto ad un altro nel nostro paese. Inoltre, un'altra modifica che potrebbe essere opportuno inserire riguarda - come poc'anzi ha rilevato il collega Ridi - quella di meglio precisare la destinazione dei proventi delle tasse in relazione alle possibilità di investimento.

Due modifiche queste che, a mio avviso, migliorerebbero sensibilmente la situazione attuale.

CESCO GIULIO BAGHINO. Non posso certo nascondere la mia sorpresa per il fatto che negli interventi precedenti al mio, pur essendo state formulate proposte emendative ad un disegno di legge ritenuto sostanzialmente positivo, nessuno ha accennato alle possibili conseguenze dell'aumento delle tariffe che non potranno che incidere in misura notevole sui costi sopportati dagli utenti.

Inoltre, dalle considerazioni che qui sono state fatte, non è stato certo possibile avere un quadro chiaro dell'ammontare degli introiti che si produrranno con il nuovo sistema di tassazione; ciò è tanto più importante se teniamo conto del fatto che parte di tali introiti dovranno essere destinati ad alcuni enti portuali.

Entrando nel merito, faccio notare ai colleghi che nel disegno di legge all'articolo 2, terzo comma, è previsto che: « Il 50 per cento degli importi riscossi, in applicazione delle tasse di cui al primo comma, e l'80 per cento degli importi riscossi in applicazione del secondo comma del presente articolo, nei porti rientranti nell'ambito delle giurisdizioni degli enti e consorzi autonomi portuali di Savona, Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Venezia e Trieste, nonché nei porti in cui insistono o siano autorizzate ad operare le aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini portuali di Ancona, Cagliari, Livorno, La Spezia e Messina, è devoluto ai predetti enti e consorzi e alle predette aziende ed è destinato al risanamento delle relative gestioni al 31 dicembre 1983 e ad investimenti per il miglioramento e il potenziamento dei servizi ».

Desidererei, a tale riguardo, avere un chiarimento dal relatore sulle modalità con le quali si è pervenuti agli aumenti tariffari e quali sarebbero le quote che spetterebbero al Ministero della marina mercantile.

Vi era poi una richiesta dell'onorevole Ridi, per conoscere l'onere da sostenere per l'attuazione degli accordi conclusi per gli enti consortili, relativamente agli assetti della dirigenza. Si voleva sapere intanto la cifra maggiore che si prevede di introitare con l'aumento di tassi del cinquanta per cento, che viene demandato agli enti consortili e ai porti, nonché gli impegni che questi ultimi assumono: in altri termini, si vuole sapere se questi enti vogliono coprire il *deficit* oppure destinare questi fondi agli investimenti. Non è stata chiarita la destinazione dei maggiori oneri che vengono previsti per chi opera nei porti e non si afferma se si tratti di introiti sufficienti o meno. La relazione ad un certo punto sostiene che l'incidenza delle nuove aliquote è minima rispetto al valore delle merci imbarcate e sbarcate e che si può con sicurezza escludere ogni effetto distorsivo delle stesse sui traffici dei nostri porti, con vantaggi dei porti esteri concorrenti.

Non sono d'accordo circa l'affermazione che si tratti di una incidenza minima rispetto al valore delle merci: gli operatori effettuano i calcoli relativamente ai propri introiti e anche una quota minima è una diminuzione del vantaggio che trarrebbero, il che può addirittura comportare conseguenze nella scelta del porto.

Per queste ragioni, occorrerebbe conoscere alcuni dati, per poterli interpretare e per essere nella condizione di valutare appieno le conseguenze e i vantaggi che arrecherà il provvedimento.

Quando leggiamo all'articolo 2 che si prevede il raddoppio della tassa erariale sulla merce imbarcata e sbarcata nei porti, non si capisce se si fa riferimento alla tassa di cui all'articolo 1 o a quella che si paga attualmente. Il testo dell'articolo 2 è molto complesso e, secondo me, poco chiaro e non dà la percezione immediata che si tratti di una misura opportuna, dalla quale sarà possibile ricavare un vantaggio.

Sarebbe stato comunque molto più semplice che il Governo, invece di proporre il raddoppio della tassa, avesse devoluto ai porti la tassa erariale attuale. È stata invece scelta la strada di mantenere questo introito statale e di caricare sugli utenti, sugli operatori, il raddoppio, che poi verrà devoluto agli enti consortili.

Non mi pare che il provvedimento contenga misure a favore dei porti e del traffico. In ogni caso, senza avere le cifre, i dati e le precisazioni che ho richiesto, non è possibile esprimere un qualsiasi voto, favorevole o contrario. Del resto, il Governo non può pretendere di obbligarci all'astensione, perché non intendiamo disinteressarci del problema.

Chiedo che siano fornite queste documentazioni e queste spiegazioni, altrimenti la mia parte politica, il MSI-destra nazionale, non può proseguire nell'esame del provvedimento, non conoscendo i fini ai quali esso è destinato.

Si sostiene che il provvedimento deve essere approvato perché i porti non possono vivere. In questo caso il solo provvedimento al nostro esame non è sufficiente e l'erario ha sempre la possibilità di rinunciare ai propri introiti attuali per destinarli ai porti.

In definitiva, il mio intervento può essere considerato interlocutorio perché soltanto dopo le spiegazioni, che saranno – mi auguro – fornite, il gruppo del MSI-destra nazionale deciderà il proprio voto e la partecipazione alla elaborazione e alla presentazione degli emendamenti. Ad esempio, si potrebbe prevedere un emendamento per eliminare il pagamento della tassa per le merci che partono da un porto nazionale per essere destinate ad un porto ugualmente nazionale. In ogni caso, se gli introiti debbono essere destinati a raggiungere il pareggio o, meglio, a perseguire un tentativo di pareggio della gestione portuale, il provvedimento ha un significato; se si tratta di introiti da destinare all'ammodernamento dei porti e ad investimenti, il significato del disegno di legge è un altro.

In attesa della risposta ai quesiti e alle richieste formulate, il gruppo del MSI-destra nazionale si riserva in merito al proprio voto.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali. Sono stati preannunciati emendamenti dagli onorevoli Ridi e Becchetti, ma vorrei far presente che non potremo passare all'esame dell'articolato, non essendo finora pervenuto il parere della V Commissione bilancio.

CESCO GIULIO BAGHINO. Non vorrei che i colleghi pensassero che questa legislatura si chiude con il prossimo agosto, visto che la Camera sospenderà la sua attività soltanto per un mese! Solo di fronte ad una chiusura immediata della legislatura si potrebbe pensare di avere l'adesione di tutti i gruppi sul provvedimento!

PRESIDENTE. Non è che il presidente voglia opporsi a tutti i costi ad un eventuale rinvio a settembre deciso dalla Commissione, ma desidero sottolineare la urgenza del provvedimento: ci sono state anche agitazioni sindacali e sembrava che la sua approvazione potesse concorrere a creare un certo clima di distensione tra i lavoratori portuali.

LODOVICO LIGATO. La mia opinione è che non si possa chiudere oggi la discussione sulle linee generali, mentre, se la Commissione è d'accordo, chiederei una ulteriore esposizione da parte del Governo in modo da arrivare a più precise valutazioni in ordine alla definizione del provvedimento.

PRESIDENTE. Siamo in sede legislativa e quindi la procedura va rigidamente rispettata. Nulla vieta che si possa procedere alla modifica del testo in sede di esame degli articoli – o addirittura alla approvazione di un ordine del giorno di non passaggio agli articoli, qualora lo si ritenga necessario – ma ora, non avendo altri iscritti a parlare, non posso che dichiarare chiusa la discussione sulle linee generali.

DAMIANO POTÌ, *Relatore f.f.*. È stata sollevata una serie di perplessità, quale quella relativa alla mobilità delle merci da porto a porto, e qualcuna è certo da condividere. Inoltre è stata richiesta una

maggiore chiarezza nel testo dell'articolato. Sono tutte osservazioni che potranno meglio essere prese in cosiderazione nel corso dell'esame degli articoli e dei relativi emendamenti.

ALBERTO CIAMPAGLIA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Devo confermare che questo provvedimento punta principalmente a risanare e quindi ad incrementare le entrate finanziarie degli enti di gestione portuali. Si tratta di una esigenza sorta in modo particolare quando il 19 dicembre 1983 si pervenne ad un accordo con le parti sociali per avviare l'operazione dell'esodo del personale delle compagnie e degli enti portuali. Mentre per le prime il Governo è riuscito ad ottenere dalle banche una linea di credito tale da consentire l'avvio di quell'esodo, ha trovato maggiori difficoltà per quanto riguarda gli enti, per i quali le banche non ritenevano di avere le necessarie garanzie. In pratica questo provvedimento costituisce in un certo modo quella garanzia di cui le banche avevano bisogno per la concessione del mutuo necessario a consentire l'esodo.

Vorrei ancora una volta ripetere che si tratta di un primo provvedimento, di un provvedimento che, preso isolatamente, non troverebbe una giustificazione, ma che va visto nel contesto di altre iniziative che dovranno essere prese tra breve per poter consentire un risanamento globale ed una corretta gestione degli enti portuali.

Al presidente ed ai colleghi che hanno posto una serie di quesiti vorrei chiarire che uno degli obiettivi del disegno di legge è anche quello di risolvere in via di interpretazione alcune questioni poste dall'applicazione dell'articolo 6 della legge n. 692 del 1982 che aveva dato luogo ad una serie di controversie: da qui il riferimento al 17 dicembre 1981.

Il Governo è disposto ad accogliere alcuni emendamenti, purché non venga stravolto l'obiettivo del provvedimento, e si riserva anche di presentare un proprio emendamento per quanto riguarda l'applicazione delle nuove disposizioni per i porti del Mezzogiorno e delle isole. A tale proposito vorrei ricordare che anche nel corso delle audizioni svoltesi ieri è emersa la possibilità che il provvedimento, che in certo modo esenta le merci nazionali dalla tassa portuale di imbarco, venga impugnato dalla Comunità europea e si è ricordata la sentenza emessa in proposito dalla Corte internazionale dell'Aia. Oggi il Governo è disponibile ad alcuni accorgimenti, ma non può andare oltre se non vuole incorrere in un ulteriore intervento della Comunità europea.

CESCO GIULIO BAGHINO. Desidererei sapere dal rappresentante del Governo, una delle prossime volte, quando sarà applicato l'aumento di otto volte previsto nella normativa al nostro esame.

ALBERTO CIAMPAGLIA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Onorevole Baghino, con questo aumento si arriva ad un gettito di 116 miliardi da cui però bisogna sottrarne 46. Inoltre, la riscossione è già avvenuta nella misura indicata dall'articolo 6 del provvedimento.

PRESIDENTE. In attesa dell'acquisizione del prescritto parere da parte della Commissione bilancio, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Seguito della 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 il seguito della 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. Informo la Commissione che la I Commissione ha espresso parere

favorevole e che la V Commissione ha espresso parere favorevole a condizione che:

all'articolo 1, primo comma, dopo le parole: « 1.115 miliardi », siano aggiunte le seguenti: « compresi gli oneri derivanti dalla revisione prezzi »;

all'articolo 1 sia soppresso il quarto comma;

all'articolo 2, quarto comma, siano soppresse le parole: « e quelli, egualmente occorrenti a tal fine da acquisirsi da parte della SEA » e al quinto comma, dopo la parola: « ampliamento », siano aggiunte le seguenti: « nonché quelli che saranno acquisiti con fondi statali per la attuazione delle opere previste dalla presente legge »;

all'articolo 6, al primo comma, siano soppresse le parole: « essere autorizzati dal ministro dei trasporti, di concerto con il ministro del tesoro », e al secondo comma siano sostituite le parole: « di concerto tra i ministri stessi » con le seguenti: « del ministro del tesoro »;

all'articolo 7, primo comma, sia soppresso il punto I).

La IX Commissione ha altresì espresso parere favorevole a condizione di:

1) Integrare il primo comma dell'articolo 4 con un'adeguata previsione relativa alla necessità di considerare i profili di intermodalità connessi al funzionamento dei sistemi aeroportuali;

2) Sopprimere l'ultima frase del terzo comma dell'articolo 4;

3) Sostituire, al settimo comma dell'articolo 4, il termine per l'espressione del parere regionale con 90 gg.

Proseguiamo oggi la discussione sulle linee generali iniziata nella seduta del 19 luglio scorso.

CESCO GIULIO BAGHINO. Riassumendo l'*iter* del provvedimento al Senato, non posso che giudicarlo difficoltoso, dal momento che sono stati necessari ben sei mesi perché fosse approvato.

A mio avviso, un provvedimento di questo genere troverebbe la sua vera ragion d'essere se fosse affiancato dal piano generale degli aeroporti, concernente la programmazione delle scelte di priorità per la ripartizione degli interventi sui vari scali. Un piano generale che però non abbiamo; mentre abbiamo solamente quello che assegna una priorità agli aeroporti di Roma e di Milano con uno stanziamento di circa 1.100 miliardi, laddove in dieci anni l'intero settore aeroportuale ha usufruito di soli 600 miliardi. Il Governo, in altre parole, ha previsto uno stanziamento di tale cifra non fornendo al Parlamento alcuna spiegazione su come tali fondi saranno utilizzati. È vero che durante l'esame al Senato il relatore ha puntualizzato che lo stanziamento, di cui al disegno di legge, costituisce solo una prima *tranche* della necessaria realizzazione, ma nessuno poi ci ha assicurato che effettivamente seguiranno altre *tranches*.

Mi domando quindi come sia possibile giudicare un provvedimento veramente utile ed opportuno per lo sviluppo di due aeroporti intercontinentali quali quelli di Roma e Milano se non si è provveduto al rinnovo delle convenzioni con le società concessionarie; se non ci viene detto se gli scompensi nella distribuzione del traffico vengono annotati; se si vuole risolvere e in che modo il problema; in quale ottica si pone la scelta di Roma e di Milano entro quella programmazione: sono tutti interrogativi presentati al Senato e che riproponiamo in questa sede perché non hanno avuto risposta. Mi pare che ci sia soltanto un dato, cioè che si preveda che un 10 per cento circa del finanziamento debba essere adoperato per i collegamenti ferroviari tra Milano e la Malpensa: che ne è dell'altro 90 per cento? Forse l'unico dato positivo che noi riscontriamo in questo provvedimento, e che è stato inserito attraverso emendamenti approvati al Senato, sta nel fatto che annualmente il ministro dei tra-

sporti dovrà riferire al Parlamento sulla situazione dei due aeroporti.

La nostra preoccupazione è dovuta soprattutto al fatto che non rinveniamo nel disegno di legge in questione quello snellimento concreto per le pratiche necessarie all'attuazione di opere di ammodernamento e ai rifinanziamenti che dovrebbe rappresentare lo spirito del disegno di legge stesso. Chiediamo che qualcuno ci spieghi se un simile snellimento sia burocraticamente possibile; noi ci permetteremo di presentare qualche emendamento e attendiamo anche di sapere dal relatore e dal Governo se si intenda tenere in debita considerazione le osservazioni formulate dalla IX Commissione lavori pubblici.

Per concludere, voglio richiamare l'attenzione su un problema che non inerisce strettamente alla materia in discussione, ma è comunque di grande importanza. Nei giorni scorsi ho sentito il Presidente del Consiglio parlare di regolamentazione dello sciopero e della salvaguardia di coloro che usufruiscono dei mezzi di trasporto pubblici; si tratta di un problema che deve essere sottoposto all'attenzione nostra, dell'esecutivo e dei lavoratori perché, se è giusto che vi sia un'arma di difesa del lavoro, non è giusto che questa sia diretta contro coloro che non hanno alcuna influenza, alcuna interferenza nei rapporti tra dipendenti dei servizi pubblici e Governo.

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

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Dalla discussione testé conclusasi risulta che non vi sono molti punti di divergenza tra il relatore e i colleghi intervenuti, mentre sono stati preannunciati numerosi emendamenti e suggerimenti, anche sulla base dei pareri espressi dalle Commissioni IX e V, la quale ultima esprime un parere vincolante.

Vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi e del ministro in particolare su una modifica apportata dal Senato all'articolo 1 dell'originario testo governativo: mentre il Governo parlava di sistemi aeroportuali di Roma e di Milano, il testo pervenutoci dal Senato parla espressamente di Roma-Fiumicino e di Milano-Malpensa, anche se parla di sistemi intercontinentali. Quindi bisogna in primo luogo chiarire quale sia l'ambito di intervento che con questo provvedimento Governo e Parlamento si accingono ad affrontare.

Altro punto determinante, richiamato anche nel parere della V Commissione, è quello relativo alla effettiva entità della spesa. Il Governo aveva previsto 1.115 miliardi complessivamente, senza prendere in considerazione la revisione prezzi; il Senato, invece, considerando la revisione prezzi, ha previsto una specie di indicizzazione. La differenza appare ancora più marcata se si considera che il testo approvato dal Senato, oltre a prevedere un aumento della somma stanziata, ha anche previsto una restrizione dell'ambito di intervento, come già ho sottolineato.

Vorrei a questo punto conoscere la valutazione del Governo rispetto alla programmazione, alla quale si aggancia la parte relativa alla struttura del sistema infrastrutturale della Malpensa per i collegamenti ferroviari tra questo aeroporto e la città di Milano.

Sui singoli emendamenti preannunciati dai colleghi e sui pareri espressi dalle Commissioni competenti, mi riservo di intervenire in sede di esame di articolato.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Rispondo subito alle obiezioni del relatore, dicendo che a mio giudizio, ed anche per evitare l'apertura di un contenzioso tra le due Camere, il testo approvato dal Senato è valido, e ne spiego i motivi.

La specificità degli interventi previsti dal provvedimento è legata al carattere intercontinentale dei sistemi aeroportuali considerati, ed è evidente che Linate è già penalizzato dalla sua collocazione all'interno dell'area metropolitana milanese e

quanto meno ben difficilmente può essere considerato come parte integrante di un sistema intercontinentale. Naturalmente, si tratta di un aeroporto di grandissime prospettive, anche se è condizionato da una situazione che è oggettiva. Per una valutazione complessiva del Ministero, della regione e della società di gestione, è Malpensa l'aeroporto sul quale dovrà essere concentrata la massa degli investimenti funzionali. Lo stesso discorso è valido per Roma, dove è Fiumicino e non Ciampino lo scalo che ha caratteristiche di intercontinentalità da accentuare. Ritengo pertanto che la formulazione della proposta possa essere mantenuta.

Voglio invece precisare che le osservazioni dell'onorevole Baghino e le altre osservazioni che ho ascoltato non hanno un grande significato: è evidente che dobbiamo andare verso la definizione del sistema aeroportuale italiano, ma è altrettanto evidente che quella di Roma e di Milano non è una indicazione indifferente, né uno stralcio rispetto a tale piano, ma è la chiara indicazione che, in una strategia razionale del trasporto aereo del nostro paese, quelli sono gli unici scali intercontinentali agibili. Debbo ribadire nel modo più assoluto che non c'è né indifferenza, né disorganicità da parte del Governo, bensì l'indicazione, formulata con responsabilità ed equilibrio, di una priorità funzionale nell'ambito del sistema aeroportuale in fase di definizione degli scali di Milano e Roma proprio in rapporto alle caratteristiche del traffico aereo internazionale e, ovviamente, anche di quello nazionale, che ha una sua soddisfazione sufficiente.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

Per la realizzazione delle opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione necessarie ad assicurare, a breve e medio termine, il funzionamento delle infrastrutture aeroportuali dei sistemi intercontinentali di Roma-Fiumicino e di Milano-Malpensa, da effettuare nel periodo 1984-1989, è autorizzata la spesa complessiva di lire 1.115 miliardi, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dei trasporti, destinata ai due sistemi anzidetti in ragione, rispettivamente, di lire 635 miliardi e di lire 480 miliardi.

La spesa di lire 480 miliardi, prevista per il sistema di Milano, comprende, per un importo non eccedente la percentuale del 10 per cento dello stanziamento, anche le opere relative al collegamento ferroviario Milano-aeroporto Malpensa, limitatamente a quelle da realizzare nell'ambito del sedime aeroportuale.

La quota della complessiva spesa di lire 1.115 miliardi di cui al precedente primo comma relativa al triennio 1984-1986 viene determinata in lire 25 miliardi per l'anno 1984, in lire 100 miliardi per l'anno 1985 e in lire 170 miliardi per l'anno 1986. Per gli anni successivi le quote saranno determinate in sede di legge finanziaria.

Il Ministro dei trasporti, in allegato allo stato di previsione della spesa del Ministero stesso (rubrica 3 – Direzione generale dell'aviazione civile), dà ogni anno comunicazione al Parlamento dello stato di attuazione delle opere di cui al primo comma e delle eventuali variazioni apportate nonché della valutazione, ripartita per annualità, delle maggiori occorrenze eventualmente necessarie per la revisione dei prezzi contrattuali. I relativi stanziamenti, detratti gli eventuali ribassi d'asta, sono disposti annualmente con la legge finanziaria.

Ai lavori da effettuarsi in attuazione della presente legge si applicano le disposizioni vigenti in materia di esecuzione di opere pubbliche in regime di concessione nonché le disposizioni di cui alla legge 3 gennaio 1978, n. 1.

Il relatore ha presentato, su conforme parere della V Commissione bilancio, i seguenti due emendamenti:

Al primo comma, aggiungere, dopo le parole: « 1.115 miliardi », *le altre*: « com-

presi gli oneri derivanti dalla revisione prezzi ».

1. 1.

Sopprimere il quarto comma.

1. 2.

L'onorevole Paolo Pietro Caccia ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma, sostituire le parole: « 10 per cento » *con le altre*: « 20 per cento ».

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. I due emendamenti che ho presentato, signor presidente e onorevoli colleghi, corrispondono ad una condizione vincolante della V Commissione bilancio. Voglio approfittare della circostanza che ho la parola, per porre una questione al ministro: dovendo modificare il testo e, quindi, inviarlo nuovamente al Senato, non è il caso di ripristinare il testo originario del disegno di legge ?

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Preferirei il testo del Governo, anche se la questione, tutto sommato, è importante ma non decisiva. Il dibattito al Senato, in ogni caso, è stato seguito dal sottosegretario Grassi Bertazzi.

NICCOLÒ GRASSI BERTAZZI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il dibattito al Senato è stato molto chiaro. La modifica del testo non ha rappresentato uno « svarione », perché si è inteso escludere Linate e Ciampino.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Il Governo non ha problemi a questo proposito.

CESCO GIULIO BAGHINO. È più opportuno lasciare il testo del Senato.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Sono d'accordo.

PAOLO PIETRO CACCIA. Signor presidente, l'esigenza prospettata nell'emendamento che ho presentato era stata già fatta presente al Senato, che ha fissato la quota del 10 per cento senza avere la qualificazione esatta del costo delle opere ferroviarie da realizzare nell'insediamento aeroportuale. Si tratta di opere da realizzare sotto le piste che comportano una spesa per opere civili di 116 miliardi e 700 milioni, per impianti ferroviari di 11 miliardi e 800 milioni, esclusi gli imprevisti, la revisione prezzi per cinque anni e il costo dell'IVA (trattandosi di una società privata, va applicata l'aliquota del 18 per cento).

Dovrebbe trattarsi di un'esigenza della stessa società concessionaria per riuscire a coprire il costo delle opere. Ha destato in me molta meraviglia il fatto che siano sorte delle difficoltà di fronte ad esigenze di questo tipo. Il problema, allora, non è così semplice: se non si accetta di stabilire che le opere ferroviarie, che debbono essere considerate come prioritarie, abbiano una copertura minima, ciò significa che si sa che tale copertura non è sufficiente ai fini del collegamento dell'aeroporto di Malpensa con la città di Milano. Esiste quindi il rischio che si realizzi l'aeroporto, ma che esso rimanga una « cattedrale ».

Il problema dei trasporti ferroviari è prioritario rispetto ad altre spese. Per questo, ho prospettato l'esigenza di portare l'aliquota delle spese ferroviarie al 20 per cento. L'emendamento, in altri termini, ha lo scopo di avvicinare l'aliquota delle spese relative alle opere ferroviarie a quelle delle opere globalmente previste nel provvedimento.

FAUSTO BOCCHI. Il gruppo comunista non è contrario all'emendamento presentato dall'onorevole Caccia, anche in considerazione delle soluzioni contenute nel parere espresso dalla V Commissione bilancio.

Già al Senato i colleghi del mio gruppo che sono intervenuti hanno avuto modo di rilevare, fra l'altro, come gli interventi previsti da questo disegno di legge fos-

sero limitati alle esigenze dei due aeroporti in questione che sono in attesa di essere definiti « intercontinentali ».

Devo anche dire che le condizioni poste dalla V Commissione bilancio sono solo formalmente da imputarsi alla stessa in quanto, in realtà è il Governo e, in particolare, il Ministero del tesoro che pongono dei limiti. A tale riguardo, dobbiamo registrare nel Governo una affinità che va per compartimenti stagni. Infatti, ancora una volta notiamo come ci siano ministeri che contano più di altri. Sta di fatto che il Tesoro ci pone nelle condizioni di ridurre i 1.115 miliardi ad 800, con la conseguente limitazione delle esigenze prospettate dai due aeroporti in questione.

Fatte queste considerazioni, signor presidente, preannuncio che il gruppo comunista si asterrà su questo emendamento. Le nostre critiche verso il Governo riguardano il suo modo di amministrare il paese e il suo modo di considerare con tanta superficialità una situazione così complessa quale quella del sistema aeroportuale in Italia. Siamo contrari a che sia elevato al 20 per cento lo stanziamento per le opere relative al collegamento ferroviario Milano-aeroporto Malpensa perché non farebbe altro che ridurre il già limitato stanziamento per Malpensa. Questo per quanto riguarda l'emendamento 1. 3.

Per quanto concerne l'emendamento soppressivo del quarto comma, che recepisce la seconda delle condizioni contenute nel parere della V Commissione bilancio, a mio avviso, esso va oltre i limiti di competenza della stessa Commissione poiché riguarda la previsione che il ministro dei trasporti dia comunicazione al Parlamento dello stato di attuazione delle opere di cui al provvedimento di legge in ispecie.

ORESTE LODIGIANI. Le condizioni contenute nel parere espresso dalla V Commissione bilancio meritano certamente la critica di essere tardive. Credo che altro non si possa dire.

Desidero invitare l'onorevole Caccia a ritirare il suo emendamento perché esso, se da un punto di vista generale e di merito risulta fondato, non fornisce una soluzione idonea in quanto il problema dei collegamenti non va affrontato soltanto sotto alcuni aspetti. Infatti, un collegamento lo si deve esaminare dal suo inizio alla fine.

Da questo punto di vista, non c'è da fare altro che incoraggiare un'azione concertata e unitaria della società concessionaria, degli enti locali interessati, della regione e del Governo centrale perché al più presto possa darsi realizzazione al piano già elaborato con cui sia possibile, mi auguro, un significativo avanzamento dei lavori attraverso altri strumenti finanziari.

In primo luogo va visto un pronto collegamento fra il luogo in cui queste opere sorgono e quello le cui esigenze esse debbono soddisfare, mentre non possono essere previste soltanto le opere, pure importantissime, relative strettamente al sedime aeroportuale. La seconda ragione per la quale l'emendamento non è condivisibile consiste nel fatto che esso sarebbe inidoneo perché, secondo una stima coerente, se volessimo realizzare i lavori previsti soltanto nel sistema aeroportuale, bisognerebbe elevare tale percentuale al 30 per cento. Non possiamo risolvere i problemi soltanto in parte: occorre cominciare ad affrontare almeno una parte dei problemi, andando fino in fondo.

Lo stanziamento di 480 miliardi è forse sufficiente per realizzare soltanto il primo stralcio. Senza dilungarmi in una disamina tecnica eccessivamente approfondita, il corpo dell'edificio di circa novantamila metri quadrati può essere realizzato forse soltanto per il primo lotto funzionale di quarantamila metri quadrati e, da questo punto di vista, modificare le percentuali delle destinazioni significherebbe non portare a termine alcunché.

Per questo invito l'onorevole Caccia a ritirare il suo emendamento, al fine di non precostituire un precedente che potrebbe far sembrare il nostro atteggiamento opposto a quello che realmente è: occorre invece mettere in evidenza il pro-

blema, utilizzando altri strumenti in parte disponibili, altri da predisporre da parte del Governo.

Mi auguro di essere stato sufficientemente chiaro e che identico invito venga anche da parte di altri colleghi.

CESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, onorevoli colleghi, nella discussione sulle linee generali ho già lamentato come l'erogazione prevista nel disegno di legge sia assolutamente insufficiente. Non posso quindi che votare contro l'emendamento voluto dalla V Commissione bilancio, che toglie la possibilità di effettuare una variazione di spesa pari a 432 miliardi, appunto perché i fondi sono assolutamente insufficienti. Se poi si fa riferimento alla prima parte del triennio, verranno erogati a Milano soltanto dieci miliardi: ciò dimostra l'insufficienza dell'erogazione, per cui non posso accettare l'emendamento proposto e pertanto voterò contro.

Aderisco anch'io alla richiesta tendente a far ritirare all'onorevole Caccia l'emendamento dianzi presentato perché, dopo il mio intervento e dopo tale ritiro, risulterà ancora più evidente l'insufficienza dell'aliquota del 10 per cento per l'attuazione delle opere ferroviarie. È un'accentuazione che nella discussione rimarrà più evidente senza il diniego nei confronti dell'emendamento proposto.

Aggiungo che la soppressione del quarto comma non comporterebbe l'eliminazione dell'aumento dei prezzi, ma toglierebbe una facoltà che il Senato ha previsto per il Parlamento. La prima parte riguarda infatti la stesura di una relazione, assieme alla previsione di spesa del Ministero, circa lo stato delle opere riguardanti il provvedimento; la seconda parte riguarda invece la correzione che la V Commissione bilancio vuole apportare per quanto riguarda il modo di erogazione.

Ciò altererebbe il significato della modifica già apportata alla prima parte dell'articolo 1 e non è accettabile che siano eliminati questi controlli da parte del Parlamento. D'altra parte, non si tratta di un controllo, ma di una relazione allegata allo stato di previsione, che porta a conoscenza del Parlamento la realtà delle cose. Non capisco quindi perché si debba eliminare questa parte dell'articolo.

GUIDO BERNARDI. Signor presidente, innanzitutto vorrei rispondere, sul piano del metodo, all'intervento del collega Bocchi. Se la V Commissione bilancio ha valutato di accogliere le ragioni del ministro del tesoro, noi dobbiamo accettare quello che ha deciso la V Commissione e non la tesi del ministro: non possiamo scaricare le nostre responsabilità quando fa comodo perché pensiamo che il ministro del tesoro abbia, per così dire, coartato la V Commissione bilancio sul piano dei contenuti. Occorre non dimenticare che le spese debbono essere compatibili con un sistema generale e con un bilancio di cui il ministro del tesoro è il garante.

Per quanto riguarda l'emendamento Caccia, io mi domando se la competenza per compiere certe scelte non spetti al consiglio d'amministrazione della SEA, anziché al Parlamento: se quest'ultimo stanzia una somma per un sistema aeroportuale, di cui fanno parte l'ammodernamento, l'estensione delle piste, tutto il sistema di avvistamento, il collegamento ferroviario nell'ambito dell'aerostazione, evidentemente quello che è estraneo a ciò è fuori dell'ambito delle nostre competenze.

Mi domando con quale logica noi possiamo stabilire una percentuale del 10, 20 o 30 per cento quando questo compito attiene alla politica di gestione degli organi di amministrazione della SEA, i quali sono competenti per la produttività e la spesa salvo poi risponderne al Parlamento. È loro il compito di migliorare e razionalizzare il sistema aeroportuale per il quale il Parlamento dispone la somma di 480 miliardi. Invito dunque i colleghi a ripristinare l'originario testo governativo, che mi sembra il più razionale, e invito il collega Caccia a ritirare il suo emendamento.

SILVANO RIDI. Desidero ribadire la indisponibilità del mio gruppo rispetto a

tutti gli emendamenti che sono stati presentati. Se è vero quello che è scritto nella premessa all'articolato, la scelta che il Governo vorrebbe compiere è quella di dotare il sistema aeroportuale di Fiumicino e quello della Malpensa di condizioni più avanzate di agibilità, cioè di fare di questi due sistemi aeroportuali e intercontinentali dei sistemi moderni, efficienti e all'altezza dei tempi. Quando si attuano queste scelte bisogna, però, attribuire loro una priorità non solo a parole ma in termini concreti, cioè prevedere una dotazione finanziaria che consenta simili realizzazioni. Ora a me pare che l'articolato, che individua in 1.115 miliardi – distinti in due stanziamenti per i due sistemi rispettivamente di 635 e 480 miliardi – la spesa da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dei trasporti, sia stato molto probabilmente costruito sulla base di una previsione che è previsione per difetto, visto che l'ultimo comma precisa che si deve dare annualmente comunicazione al Parlamento dello stato di attuazione delle opere, delle eventuali variazioni apportate nonché della revisione dei prezzi contrattuali. Mi pare che la costruzione sia corretta: si stabilisce un ammontare, lo si ripartisce tra i due sistemi aeroportuali e si stabiliscono le disposizioni da attuare. Con questi tre emendamenti, invece, tutta questa costruzione viene fatta saltare perché da un lato, si dice che nei 1.115 miliardi devono essere compresi tutti gli oneri derivanti dalla revisione prezzi e si prevede addirittura l'elevazione dal 10 al 20 per cento della quota da destinare a certe opere di collegamento e, dall'altro, si elimina il quarto comma.

Le nostre preoccupazioni non sono infondate perché non sarebbe la prima volta che il Parlamento approva una legge della quale nei fatti si riduce o si rende addirittura impossibile l'attuazione. Ribadiamo quindi la nostra avversità nei confronti degli emendamenti proposti, che rischiano di rendere inoperante un provvedimento del quale avvertiamo seriamente e profondamente l'esigenza, per la necessità di dotare il paese di un sistema aeroportuale all'altezza dei tempi. Noi chiediamo alla Commissione di approvare il testo dell'articolo 1, così come trasmessoci dal Senato.

PRESIDENTE. Desidero ricordare ai colleghi che, se la Commissione vuole procedere in sede legislativa all'esame di questo disegno, deve attenersi a quanto indicato nel parere della V Commissione bilancio, che è vincolante.

PAOLO PIETRO CACCIA. Sulla base della discussione avvenuta, che ha messo in luce la realtà del problema del collegamento all'interno del sistema aeroportuale – mentre di quello esterno si era già parlato nella precedente seduta – ritiro il mio emendamento 1. 3, chiedendo al relatore se non sia eventualmente possibile ripristinare il testo governativo.

PRESIDENTE. Credo abbia ragione l'onorevole Bocchi nel dire che la Commissione bilancio, chiedendoci la soppressione dell'intero quarto comma, sia andata al di là del suo potere di intervento; infatti il quarto comma si compone di due parti, delle quali la prima invita il Governo a riferire al Parlamento sullo stato delle opere, mentre la seconda dispone che il Governo stesso predisponga l'apprestamento dei mezzi necessari a fronteggiare le eventuali maggiori spese. Se è comprensibile la competenza della V Commissione per questo secondo aspetto, non si capisce perché essa ci abbia voluto imporre la soppressione anche del primo; ma allo stato delle cose o accettiamo il parere per quello che è o siamo costretti a non procedere in questa sede, con conseguenti ritardi nell'*iter* del provvedimento.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Questa è una legge di intervento straordinario e per essere tale presuppone, secondo me, innanzitutto una programmazione individuata dal Governo a monte della proposta legislativa, nonché l'urgenza dell'intervento; una programmazione che contrasta con la decisione di fissare in sede legislativa una serie di obblighi di ordine amministrativo. È sbagliato, a mio avviso, prevedere un importo non eccedente sia

la percentuale del 20 per cento dello stanziamento che quella del 10 per cento.

Ricordo, a tale riguardo, che la previsione normativa originaria era di 480 miliardi ivi compresi gli oneri per le opere relative al collegamento ferroviario Milano-Malpensa. Al Senato la parte normativa riguardante la revisione dei prezzi è stata soppressa, ancorando l'importo dello stanziamento ad un tasso di indicizzazione. Fatto sta che quello che occorre è stabilire l'effettiva capacità di spesa degli enti, considerando che le questioni non si risolvono tanto con la previsione formale dei finanziamenti quanto con la loro effettiva concretizzazione in opere. Ecco perché io ritengo che non sia il caso di « ingabbiare » il Governo con il riferimento alla sua attività amministrativa; sarebbe invece opportuno lasciargli un margine di discrezionalità operativa, discrezionalità che, a mio avviso, era contenuta nel testo originario della normativa presentata dal Governo.

Come ha rilevato il collega Caccia, la realizzazione delle opere ferroviarie è una premessa irrinunciabile per la costruzione degli impianti aeroportuali veri e propri e quindi bisogna dare una priorità all'aspetto ferroviario all'interno del sistema aeroportuale.

Valutando attentamente l'attuale situazione e ritenendo opportuno lasciare al ministro la possibilità di intervenire in sede amministrativa nel modo che più ritenga utile, proporrei che fosse ripristinato nella normativa al nostro esame il secondo comma dell'articolo 1 del testo originario del provvedimento presentato dal Governo.

Per quanto riguarda il quarto comma dell'articolo 1, riterrei non possibile un parziale accoglimento delle condizioni contenute nel parere espresso dalla V Commissione bilancio. La formulazione di questo quarto comma è stata approvata dal Senato proprio per giustificare un intervento finanziario adeguato. Ora, la V Commissione obbliga a restringere l'ambito degli interventi, per cui, da parte mia, non posso che chiedermi come il Governo valuti questo specifico problema. Attendo, pertanto, una risposta da parte del Governo sul quadro generale della politica del trasporto aereo.

Pur comprendendo, però, l'esigenza del controllo da parte del Parlamento, concludo ribadendo che tale controllo a mio avviso deve articolarsi sulle linee politiche e di programmazione generale. Esprimo, dunque, un giudizio senz'altro favorevole sul parere espresso al riguardo dalla V Commissione bilancio.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Il Governo ha fatto presente che la Ragioneria generale dello Stato non ha ritenuto di poter dare garanzie sulla copertura finanziaria del disegno di legge circa la formulazione del primo e del quarto comma dell'articolo 1 del testo approvato dal Senato. Personalmente sarei favorevole alla previsione di uno stanziamento certo e garantito, circa la sua quantificazione, nella perfetta consapevolezza che trattasi di un intervento straordinario che non esclude la prosecuzione di un intervento ordinario dello Stato relativamente alla realizzazione degli obiettivi che, tramite questo provvedimento di legge, il Governo e il Parlamento si propongono di raggiungere. Nell'ipotesi si dovesse considerare la revisione prezzi come una calamità inevitabile, correremmo allora il rischio di avallare automaticamente il sistema di rendita che si basa sulla volontà dei soggetti operatori nel settore dei lavori pubblici. Invito i membri di questa Commissione a riflettere su questo secondo punto, che rappresenta un passaggio delicato che ho avuto modo di affrontare molte volte in questi pochi anni di esperienza di governo. La convinzione che mi sono fatto è che, se consideriamo il sistema della revisione dei prezzi come una sorta di calamità naturale, assolutamente non modificabile e non condizionabile, in realtà apriamo la strada ad una gestione dei lavori pubblici in qualche modo penalizzante rispetto all'efficienza dell'esecuzione dei lavori stessi. In altri termini, se usiamo la revisione prezzi con automatismi che sostanzialmen-

te non vengano a penalizzare nessuna impresa e solo la mano pubblica, creiamo involontariamente un sistema di rendita istituzionalizzata per coloro che tirano per le lunghe i lavori da eseguire. Nessuno può smentire quest'affermazione.

FRANCO PROIETTI. Il Governo dovrebbe smentirla, prendendo qualche iniziativa!

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Il ministro dei trasporti vuole smentire questa situazione, avendo nella precedente legislatura, attraverso la modifica radicale del sistema di concessione di opere oltre un determinato importo, completamente ribaltato il sistema della revisione, privilegiando sostanzialmente l'accelerazione dei lavori e scoraggiando il prolungamento degli stessi poiché la revisione prezzi veniva calcolata sull'ultimo lotto dei lavori in esecuzione. Ritengo personalmente - esprimo una volontà politica, non un atto amministrativo - che questo nuovo sistema di concessione attraverso il quale i lavori debbono essere attribuiti, già in corso di attuazione nell'amministrazione dello Stato, debba essere adattato ai lavori aeroportuali. Non deve trattarsi di un sistema di revisione prezzi automatico, ma di un sistema di concessione che privilegi la remunerazione legata alla consegna del lavoro, che scoraggi la revisione dei prezzi o la limiti in termini fisiologici. Occorre adottare un sistema che rispetti complessivamente l'esecuzione dei lavori pubblici, in un settore particolare come quello aeroportuale, in cui la specificità e la competenza sono elementi da privilegiare. Ci troviamo infatti di fronte a forme di intervento particolari, a infrastrutture sofisticate di una certa importanza, non ad opere generali o generiche.

Voglio chiarire agli onorevoli Bocchi e Ridi che non mi illudo che le cifre previste siano sufficienti, ma anche che tali cifre non esauriscono gli investimenti dello Stato. Io ho parlato di un provvedimento straordinario, mirato su Milano e Roma. Contestualmente a tale intervento e in un certo senso incentivato dalla volontà politica del Governo - spero dello Stato - espressa attraverso il disegno di legge e il finanziamento di esso, c'è un intervento di carattere ordinario dell'amministrazione dei trasporti nel settore aeroportuale. Sono previsti interventi che riguardano i sistemi di sicurezza e di controllo di volo, che esulano dal tipo di investimenti che stiamo esaminando. Sono previsti interventi e investimenti che riguardano la parte ferroviaria del progetto relativa alla riorganizzazione del sistema Milano-Nord e di cui è parte integrante, quindi, il collegamento Milano-Malpensa. So che la regione Lombardia e il comune sono molto avanti. Inoltre, dobbiamo anche concepire la società concessionaria in modo tale che non si limiti soltanto a rendere operative e a gestire somme dello Stato, ma operi come un ente economico affinché, come del resto avviene in altri casi e come è esplicitamente previsto dalla concessione che la SEA ha, queste forme di finanziamento siano elementi motori di finanziamenti aggregati. E quando la concessione viene subordinata al piano finanziario, non facciamo soltanto un piano di spesa dei fondi che lo Stato mette a disposizione (tutti sarebbero capaci di far ciò); il problema è più complesso: quello finanziario è un piano che prevede diverse voci e concorrenze.

Vorrei sdrammatizzare il significato delle richieste formulate dalla V Commissione bilancio, riconducendole alla necessità di certezza della copertura finanziaria, che ha ispirato la Ragioneria generale dello Stato e quindi la stessa Commissione, poiché questo elemento ha un riferimento immediato con la promulgazione della legge. Non vorrei in altri termini correre il rischio di avere una legge rimandata alle Camere perché priva di copertura, come è già successo qualche volta.

Io sono favorevole alla proposta di ripristinare il testo originario del disegno di legge governativo, per quanto riguarda il collegamento ferroviario. A tale proposito vorrei chiarire all'onorevole Bocchi che la preoccupazione espressa al Senato, in relazione alla possibilità che l'intera som-

ma fosse destinata al collegamento ferroviario, nasceva da un'ottica distorta del modo in cui viene formulata la programmazione degli interventi e del piano finanziario a copertura degli stessi. È il Governo, infatti, che dà e discute la concessione: c'è quindi un elemento di discussione e di approfondimento con la società concessionaria.

La verità è che noi abbiamo un insieme di interventi che debbono avere la copertura finanziaria, le cui priorità sono di natura tecnica ed economica e rispetto ad esse la quota che deve essere destinata al collegamento ferroviario nell'ambito del sedime aeroportuale non può essere predeterminata in maniera automatica. Posso dire che, conoscendo i dati tecnici, una parte considerevole di questa quota gravita su finanziamenti esterni a quelli previsti nel disegno di legge. Per quanto riguarda Roma, sapete che lo stanziamento è interamente a carico delle ferrovie dello Stato. Proprio avvalendomi di questo precedente, ho fatto un discorso chiaro con le ferrovie nord di Milano.

FAUSTO BOCCHI. Signor presidente, dopo queste dichiarazioni del ministro, io dichiaro che non voglio essere vincolato dalle esigenze della SEA o da quelle della Milano-Nord. Dietro tali percentuali, ci sono le quote di spesa o di gestione finanziaria dell'una o dell'altra concessionaria, entrambe della mano pubblica. Allora, se mi consentite, preferisco che sia la mano pubblica a decidere, sulla base di valutazioni tecniche e finanziarie coerenti, quella che può essere definita una vera e propria concorrenza fra le due società nella definizione del collegamento ferroviario Milano-Malpensa, visto che comunque è lo Stato che deve pagare. Consentitemi di essere contestato su questa dichiarazione, nella consapevolezza che non faccio gli interessi né dell'una, né dell'altra società, ma voglio compiere una scelta sulla base del piano tecnico complessivo riguardante la parte esterna e quella internazionale del sistema aeroportuale, che non sono separabili fra di loro. Non voglio nemmeno entrare in quella che potrebbe diventare una « guerra » sulla copertura finanziaria.

Per queste ragioni, invito la Commissione a valutare le opinioni e i giudizi espressi dal Governo e ad accettare la proposta del relatore di ripristinare il testo originario.

PAOLO PIETRO CACCIA. Come ho già detto, ritiro il mio emendamento, perché la discussione ha dimostrato che l'indicazione del 10 per cento è riduttiva rispetto alla proposta del Governo.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Non so se è riduttiva, so che non voglio che il Governo scarichi i problemi della Nord-Milano sulla SEA e viceversa. Siccome ci sono due società di gestione, rispetto alle quali il Ministero dei trasporti è il competente, ci deve essere la possibilità di valutare la concorrenza di queste due società.

PRESIDENTE. Procediamo con ordine. Pongo in votazione l'emendamento 1. 1, presentato dal relatore sulla base delle condizioni poste dalla V Commissione.

(*È approvato*).

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il secondo comma con il seguente:

« La spesa di lire 480 miliardi, prevista per il sistema di Milano, comprende anche le opere relative al collegamento ferroviario Milano-Aeroporto Malpensa, limitatamente a quelle da realizzare nell'ambito del sedime aeroportuale ».

1. 4.

FAUSTO BOCCHI. Noi siamo contrari a questo emendamento anche per l'argomentazione testé fornita dal ministro, e cioè che la formulazione attuale non prescrive una percentuale del 10 per cento, ma si limita ad indicare che questa non deve essere superata. Siamo invece favorevoli al mantenimento del testo del Senato; d'altra parte, come ha osservato il ministro, dicendo che la revisione prezzi è compresa non è che la eliminiamo, vi-

sto che è regolata da precise leggi. Siamo perfettamente d'accordo sul principio che l'accelerazione dei lavori deve essere premiata e che non si deve consentire che si speculi sulla revisione prezzi, ma dobbiamo anche ricordare il caso emblematico di Linate, dove nonostante siano stati anticipati, grazie a stanziamenti autonomamente previsti, i tempi di esecuzione le risorse si sono rivelate insufficienti per completare il programma stabilito.

Ribadisco quindi che il mio gruppo è contrario all'emendamento del relatore.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Il mio emendamento tendeva a garantire una certa possibilità di manovra al Governo nell'ambito della programmazione, ma, se il rischio è quello di creare uno scontro all'interno della Commissione, accetto anch'io il testo del Senato e dichiaro di ritirare l'emendamento 1. 4.

PAOLO PIETRO CACCIA. I momenti politici sono due: uno in sede parlamentare e l'altro sul territorio, ed è chiaro che il rapporto tra queste due sedi può creare consenso o dissenso. Il mantenimento di una percentuale del 10 per cento sulla spesa di ampliamento dell'aeroporto vuol dire non avere la possibilità di effettuare le opere sottostanti all'impianto aeroportuale, vuol dire dare alla SEA tra sei mesi la possibilità di chiedere al Governo nuovi finanziamenti per portare avanti l'opera ferroviaria. Siamo quindi nella condizione di non dare la possibilità di armonizzare gli interventi programmati per raggiungere gli obiettivi indicati dal Governo: è questa la situazione in cui ci troviamo in conseguenza del ritiro dell'emendamento del relatore su cui il gruppo comunista aveva espresso voto contrario.

ORESTE LODIGIANI. Desidero brevemente ribadire che trovo pienamente ragionevoli le osservazioni formulate dal ministro perché è errato, a mio avviso, introdurre nella legge limiti eccessivamente rigidi.

CESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, sarei disposto a non far mio questo emendamento se avessi dal ministro la garanzia di un intervento a favore del collegamento ferroviario in ispecie.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Onorevole Baghino, penso senz'altro di poterle fornire questa garanzia.

FAUSTO BOCCHI. Non posso non sollevare delle perplessità sulle considerazioni che lei, signor presidente, ha fatto relativamente a questo emendamento, affermando che la V Commissione bilancio, nel porre quella condizione nel suo parere, non era competente a farlo.

PRESIDENTE. Ho parlato del verificarsi di un eccesso di competenza da parte della V Commissione bilancio. Comunque, se volessimo far presente questo rilievo alla suddetta Commissione, il disegno di legge non potrebbe certamente essere approvato nella seduta odierna. Pertanto, dobbiamo scegliere: o accogliere *in toto* tale parere, oppure sollevare il problema in ispecie con un conseguente ritardo dell'*iter* legislativo del provvedimento di legge.

FAUSTO BOCCHI. Signor presidente, preannuncio, a nome del gruppo comunista, che mi asterrò dalla votazione di questo emendamento sottolineando quanto ha già avuto modo di dire il relatore e cioè che ci troviamo di fronte ad un disegno di legge che ha un carattere di straordinarietà.

CESCO GIULIO BAGHINO. Preannuncio, a nome del gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale che voterò contro questo emendamento, che recepisce una delle condizioni poste dalla V Commissione bilancio, per i motivi che ho già avuto modo di esporre, ma soprattutto perché di fatto è stata diminuita l'entità di erogazione degli stanziamenti, un'entità che avevamo già definito irrisoria.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 1. 2, soppressivo del quarto comma dell'articolo 1.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 1, con le modifiche testé apportate.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

Con l'entrata in vigore della presente legge cessa ogni obbligo da parte della Società per azioni esercizi aeroportuali (S.E.A.) di Milano di realizzare le opere già previste a carico della stessa società dalla legge 2 aprile 1968, n. 515, e dalla legge 8 maggio 1971, n. 420, la cui esecuzione non sia stata portata a termine alla data di entrata in vigore della presente legge.

Il regime giuridico del sistema aeroportuale di Milano rimane determinato dall'articolo 1 della legge 18 aprile 1962, n. 194, e dalla convenzione per la disciplina dei rapporti tra l'amministrazione dello Stato e la Società per azioni esercizi aeroportuali (S.E.A.) di Milano del 7 maggio 1962, che sarà adeguata, per effetto delle disposizioni contenute nel presente articolo, sulla base dei criteri previsti dal decreto del Ministro dei trasporti di cui al successivo articolo 3.

Il termine riguardante la durata del regime giuridico del sistema aeroportuale di Milano, determinato in anni trenta dall'articolo 1, primo comma, della legge 18 aprile 1962, n. 194, è aumentato di anni trenta. Sono conseguentemente abrogate le modifiche al predetto termine apportate con le leggi 2 aprile 1968, n. 515, e 8 maggio 1971, n. 420.

I terreni di proprietà privata, già acquisiti dalla S.E.A. per la realizzazione delle opere di cui alle leggi 2 aprile 1968, n. 515, e 8 maggio 1971, n. 420, tuttora occorrenti per l'attuazione delle opere previste dalla presente legge e quelli, egualmente occorrenti a tal fine, da acquisirsi da parte della S.E.A., sono dati in disponibilità gratuita allo Stato fino a quando essi sono adibiti ad uso aeroportuale e rientrano nella concessione in uso alla società stessa.

I terreni demaniali compresi nelle zone di ampliamento verranno dati in concessione alla S.E.A. per la durata ed alle condizioni stabilite dalla convenzione stipulata tra lo Stato e la stessa società in applicazione della legge 18 aprile 1962, n. 194.

Il relatore onorevole Ligato, su conforme parere della V Commissione bilancio, ha presentato i seguenti emendamenti:

Sopprimere al quarto comma le parole: « e quelli, egualmente occorrenti a tal fine, da acquisirsi da parte della SEA, ».
2. 1.

Aggiungere al quinto comma, dopo la parola: « ampliamento », *le altre*: « nonché quelli che saranno acquisiti con fondi statali per l'attuazione delle opere previste dalla presente legge ».
2. 2.

FRANCO PROIETTI. Non capisco le motivazioni a cui si ispira la proposta soppressione di alcune parole del quarto comma.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Si vuole impedire che la SEA acquisisca terreni successivamente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento 2. 1 del relatore, al quale si è dichiarato favorevole il Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento 2. 2 del relatore, favorevole il Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 2, con le modifiche testé apportate.

(*È approvato*).

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

ART. 3.

Ai fini dell'esercizio delle funzioni di programmazione nel settore aeroportuale, il Ministro dei trasporti procederà alla sti-

pula delle convenzioni di concessione delle gestioni aeroportuali totali o parziali, sulla base di criteri, previsti da un apposito decreto, riguardanti anche:

1) la previsione dell'ammortamento dei costi delle infrastrutture;

2) ferme rimanendo le limitazioni normative in materia di diritto di approdo e partenza, di tasse erariali e di tariffe di assistenza a terra, la garanzia alle società concessionarie dell'autonomia della loro gestione, nel quadro dell'azione di controllo esercitata dal Ministro dei trasporti sui beni e sulle opere in concessione.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 4.

La redazione dei nuovi piani regolatori generali di aeroporto o le varianti dei piani esistenti nonché la progettazione di massima ed esecutiva delle opere di cui all'articolo 1 sono affidate alle società concessionarie delle gestioni aeroportuali di Roma e di Milano.

Le proposte per i nuovi piani regolatori o per le varianti dei piani esistenti nonché i progetti di massima ed esecutivi delle opere di cui all'articolo 1, completi degli accertamenti di conformità rispetto alla presente legge nonché ai piani urbanistici, sono presentati per l'approvazione del Ministro dei trasporti entro il termine massimo di dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

La realizzazione delle opere, ivi compresi l'affidamento e la direzione dei lavori, è affidata in concessione alle società concessionarie delle gestioni aeroportuali. Nell'atto di concessione saranno definite le opere da eseguire e le relative priorità nonché le norme per l'esecuzione dei lavori e per la disciplina, la sorveglianza ed il controllo da parte del Ministero dei trasporti nelle fasi di progettazione, esecuzione e collaudo. 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.

L'approvazione del nuovo piano regolatore generale di aeroporto ovvero delle varianti di quello esistente nonché delle singole opere da parte del Ministero dei trasporti equivale a dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità delle opere stesse.

Anche nel caso in cui le opere ricadano su aree che negli strumenti urbanistici approvati non sono destinate a pubblico servizio, l'approvazione del progetto costituisce adozione di variante degli strumenti stessi e non richiede la preventiva autorizzazione regionale.

La Regione esprime il suo parere sul nuovo piano regolatore generale ovvero sulle varianti di quello esistente entro sessanta giorni dal ricevimento degli atti.

Ai lavori da eseguirsi in attuazione della presente legge si applicano le disposizioni degli articoli 81 ed 88 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, ripartisce tra i due sistemi aeroportuali di Roma e di Milano le somme annualmente disponibili in relazione allo stato di attuazione dei relativi progetti.

Nell'atto di concessione è in facoltà del Ministro dei trasporti di escludere particolari lavori, impianti, installazioni e forniture, strettamente connessi con gli aspetti della sicurezza e dell'assistenza al volo, in conformità con la legge 23 maggio 1980, n. 242, e con il decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145.

Le espropriazioni necessarie in dipendenza dell'ampliamento degli aeroporti di Roma e di Milano debbono essere iniziate entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge.

Il relatore, onorevole Ligato, ha presentato il seguente emendamento, che recepisce un'osservazione contenuta nel parere della IX Commissione lavori pubblici:

Sopprimere, al terzo comma, le seguenti parole: « L'atto di concessione potrà pre-

vedere che l'affidamento dei lavori possa avvenire a trattativa privata, fino ad un massimo del venti per cento dello stanziamento, previa autorizzazione del Ministero dei trasporti ».

4. 1.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Sono favorevole alla proposta del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento 4. 1 del relatore, al quale si è dichiarato favorevole il Governo.

(*È approvato*).

L'onorevole Paolo Pietro Caccia ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere al sesto comma, dopo la parola: « regione », *le altre*: « sentiti i comuni interessati e/o i loro consorzi ».

4. 2.

FAUSTO BOCCHI. Signor presidente, il gruppo comunista ha dei dubbi in ordine alla formulazione di questo articolo, in relazione alle competenze regionali. La materia urbanistica è infatti totalmente di competenza delle regioni.

PRESIDENTE. È stato già chiarito che l'approvazione dei piani regolatori di aeroporto spetta al Ministero dei trasporti.

FAUSTO BOCCHI. In ogni caso, se la regione deve esprimere dei pareri, ha proprie leggi e regolamenti relativamente ai modi di formulazione di tali pareri e alle consultazioni relative: con l'emendamento Caccia, invece, in una materia primaria quale quella urbanistica indichiamo alla regione i modi in cui dovrà esprimere i suoi pareri. Riteniamo che si tratti di un emendamento incostituzionale e pertanto preannuncio l'astensione del gruppo comunista.

LODOVICO LIGATO, *Relatore.* Signor presidente, credo che occorra riflettere sull'argomento. La regione ha una competenza primaria in sede legislativa, ma in sede di scelte amministrative sul territorio la competenza primaria ed esclusiva spetta all'ente locale, vale a dire al comune. Noi siamo, nella fattispecie, in presenza di un fatto amministrativo.

La scelta primaria di merito è del comune e siccome la regione è chiamata ad esprimere un parere, si è inteso che i comuni interessati siano anch'essi chiamati ad esprimere il loro. Siamo infatti in presenza di un fatto straordinario per cui le scelte di piano regolatore ripetono le esperienze già previste in sede legislativa per i nuclei e le aree di sviluppo, cioè, in deroga al principio della competenza unica del comune, si sovrappone ad essi un ente sovracomunale. È per questo che si vuole che i comuni siano quanto meno sentiti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Caccia 4. 2.

(*È approvato*).

Il relatore, onorevole Ligato, in ottemperanza al parere espresso dalla IX Commissione, ha presentato il seguente emendamento:

Al sesto comma, sostituire le parole: « sessanta giorni », *con le seguenti*: « novanta giorni ».

4. 3.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

L'onorevole Caccia ha presentato il seguente emendamento:

Al sesto comma, dopo le parole: « ricevimento degli atti, » *aggiungere le seguenti*: « dal Ministero dei trasporti ».

4. 4.

FAUSTO BOCCHI. Vorrei dall'onorevole Caccia una precisazione: se è il Ministero dei trasporti che manda gli atti sui quali la regione deve esprimere il parere, cosa deve fare quest'ultima se il comune non esprime a sua volta il proprio parere?

LODOVICO LIGATO, *Relatore.* Il mio emendamento 4. 2, dicendo « sentiti » i co-

muni, mette proprio al riparo da questa eventualità.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Ci si preoccupa che la regione senta i comuni interessati ma poi le si dà uno strumento per consentirle di non aspettare quel parere: la decorrenza dei termini dal ricevimento degli atti dal Ministero dei trasporti.

PAOLO PIETRO CACCIA. Non bisogna dimenticare che di fronte all'esigenza dei comuni interessati a partecipare c'è l'esigenza di funzionalità dell'apparato pubblico. Deve essere dunque ben chiaro che il tempo a disposizione non deve superare i novanta giorni.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Caccia 4. 4.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 4 con le modifiche testè apportate.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

È ricostituito, per il periodo di otto anni, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Comitato previsto dall'articolo 2 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, e successive modificazioni e integrazioni, nella seguente composizione:

il Ministro dei trasporti o un Sottosegretario di Stato da lui delegato, presidente;

il direttore generale dell'aviazione civile;

un consigliere di Stato;

un consigliere della Corte dei conti;

un avvocato dello Stato;

un rappresentante del Consiglio superiore dell'aviazione civile;

un rappresentante del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

tre funzionari della direzione generale dell'aviazione civile con qualifica non inferiore a dirigente superiore, di cui due appartenenti al ruolo tecnico;

un funzionario del Ministero del tesoro con qualifica non inferiore a dirigente superiore;

un ufficiale generale dell'Aeronautica militare designato dal Ministero della difesa.

Per l'esame dei progetti interessanti specificatamente una o più regioni, il Comitato è integrato dal presidente o da un membro della giunta della Regione interessata che partecipa al Comitato stesso con voto consultivo.

Funge da segretario un funzionario della carriera direttiva della direzione generale dell'aviazione civile, posto a capo di un ufficio di segreteria da costituirsi, con decreto del Ministro dei trasporti, con un massimo di quattro componenti.

Il parere del predetto Comitato è prescritto, oltre che per gli affari indicati nel primo comma dell'articolo 2 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, anche in materia di piani regolatori aeroportuali e di controversie di qualsiasi natura relative all'esecuzione dei lavori di cui alla presente legge.

Il parere viene emesso entro centoventi giorni dalla richiesta. In difetto si intende emesso un parere favorevole.

L'importo di lire 300 milioni, indicato nel primo e nel secondo comma dell'articolo 2 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, è elevato a lire 1.000 milioni.

Le disposizioni contenute nell'articolo 2, come modificato dai precedenti commi, nonché negli articoli 4, 5, 7 ed 8 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, e nell'articolo 2-*bis* del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 1979, n. 299, si applicano all'esecuzione dei lavori, forniture e installazioni realizzate dal Ministero dei trasporti in applicazione della presente legge.

I membri del Comitato non possono far parte delle commissioni di collaudo delle opere sulle quali il Comitato stesso ha espresso il proprio parere.

Il relatore, onorevole Ligato, ha presentato i seguenti emendamenti:

Al primo comma, aggiungere: « un funzionario dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale con qualifica non inferiore a dirigente superiore ».
5. 1.

Al penultimo comma, sopprimere le parole: « in applicazione della presente legge », *ed aggiungere le seguenti*: « negli aeroporti ».
5. 2.

L'onorevole Guido Bernardi ha presentato il seguente emendamento:

Dopo il settimo comma, aggiungere il seguente: « Le disposizioni di cui al primo ed al secondo comma si applicano altresì alla esecuzione dei lavori, forniture, installazioni e servizi disposti dal Ministero dei trasporti con imputazioni ai fondi ordinari di bilancio ».
5. 3.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Il problema è quello di individuare i limiti di competenza del Comitato previsto dalla legge n. 825, cioè stabilire se debba occuparsi solo delle opere previste nella presente legge per la Malpensa e per Fiumicino o se debba occuparsi di tutte le opere del Ministero dei trasporti sugli aeroporti italiani. Io ritengo che il periodo di otto anni previsto al primo comma sia il tempo necessario per procedure speciali in deroga alla normale legislazione.

GUIDO BERNARDI. Le attuali procedure prevedono che la delibera di spesa del Ministero vada prima alla Corte dei conti e poi al Consiglio di Stato, il che significa che nella migliore delle ipotesi passa circa un anno prima che quella spesa possa effettivamente essere mandata in appalto, con le conseguenze facilmente immaginabili. Ora si cerca di prevedere una procedura più snella ed io personalmente proporrei che lo snellimento ipotizzato venga applicato per tutte le opere imputate al bilancio ordinario, in modo da rendere più facilmente spendibili le somme e i residui passivi di cui ci si lamenta in sede di assestamento del bilancio.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. La formulazione proposta dall'onorevole Bernardi mi sembra la più puntuale.

SILVANO RIDI. Su questo emendamento abbiamo delle perplessità perché la materia ha costituito oggetto di una lunga discussione al Senato, nel corso della quale è stata respinta con una motivazione che accoglieva, tuttavia, nella sostanza sia quanto proposto dall'onorevole Bernardi, sia quanto proposto dal relatore. Infatti il presidente della Commissione lavori pubblici del Senato, senatore Spano, ha rilevato che il Comitato dispone, in base al primo comma dell'articolo 2 della citata legge n. 825, di una procedura particolare che riguarda anche altri aeroporti, per cui in pratica si tratterebbe di ribadire un compito già previsto.

Quindi, se dovessimo ritenere (come riteniamo) accoglibile la motivazione che al riguardo è stata data quando il provvedimento è stato esaminato dal Senato, allora, a mio avviso, i due emendamenti presentati si renderebbero inutili.

FAUSTO BOCCHI. Ritengo che una norma concernente un settore determinato non possa andare ad innovare o a modificarne una di carattere generale. Il gruppo comunista non può che essere contrario ad una modifica normativa riguardante le risorse di bilancio del Ministero dei trasporti.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Signor presidente, abbiamo già detto che si tratta di un provvedimento di intervento straordinario che prevede una serie di programmi, la cui realizzazione è affidata alle società concessionarie. Accanto a queste opere che vengono realizzate da tali società, ci sono quelle che vengono realizza-

te direttamente dal Ministero dei trasporti. Noi stiamo riconoscendo uno *status* speciale, in termini di competenza giuridica e in deroga alle norme generali, ai programmi e ai piani affidati alle società concessionarie, mentre chiediamo l'applicazione delle norme ordinarie per le opere e i programmi realizzati a cura del Ministero dei trasporti.

Questa diversità di comportamenti e di disciplina penalizza la mano pubblica rispetto alle società concessionarie. In altri termini, si sta verificando una situazione opposta a quella che la Commissione dovrebbe delineare.

Abbiamo già visto questa mattina che il finanziamento di bilancio è molto modesto e non voglio riaprire la questione: se vogliamo escludere da questa normativa privilegiata i fondi ordinari di bilancio, consentiamo almeno al ministro, al Governo e alla direzione generale della aviazione civile di avere una disciplina unica per i programmi relativi a Malpensa e Fiumicino.

FAUSTO BOCCHI. Si tratta di due finanziamenti diversi.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Tali finanziamenti sono finalizzati ad un piano di sviluppo unico, ad una integrazione dei servizi.

FAUSTO BOCCHI. Il Senato a questo proposito è stato molto coerente.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. A mio avviso il Senato ha commesso un errore.

FAUSTO BOCCHI. Mi permetto, signor presidente, di ripetere le stesse osservazioni del Ministero. A mio avviso, approvando la procedura indicata nell'emendamento, estenderemmo appunto una procedura di carattere straordinario, mirata rispetto ad alcuni programmi, a tutti i fondi del bilancio ordinario. L'esigenza di snellimento delle procedure è sentita molto anche dal gruppo comunista, ma ad essa si può provvedere soltanto con una riforma organica che può essere proposta dal Governo in maniera abbastanza sollecita. In ogni caso non vogliamo correre dei rischi perché a nostro parere occorrerebbe, qualora l'emendamento fosse approvato, acquisire un nuovo parere della I Commissione affari costituzionali.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Signor presidente, è accettabile la tesi di uniformare le procedure agli stanziamenti che hanno come finalità le opere previste nei programmi di attuazione del provvedimento all'esame della Commissione. Sono convinto infatti che il Senato abbia approvato una formulazione che crea della confusione. È chiaro che occorre approvare una formulazione che sia la più garantista possibile, al fine di evitare che ci siano fraintendimenti e usi sbagliati dei fondi, ma occorre unificare le normative per la realizzazione delle opere finanziate con fondi ordinari di bilancio e che rientrino nei programmi e nei piani di attuazione di cui al presente provvedimento. Occorre mettere il Ministero nella condizione di gestire tutti i fondi in maniera coordinata. Di questo si tratta. Non è che si tratta di fare cose diverse; quando si fa il piano di un aeroporto tutto quello che concorre alla definizione delle opere è finalizzato agli obiettivi del piano stesso.

Se il Senato ha, eventualmente, commesso un errore, questo non deve diventare un « atto sacro » ed è dunque bene che ci sia un voto della Commissione. Desidero che emerga che vi è un'interpretazione difforme perché il presidente della Commissione del Senato dà una interpretazione molto corretta che però non corrisponde al testo della legge. In realtà questo è un testo di legge che pone in condizione di gestire diversamente le varie opere.

FAUSTO BOCCHI. Secondo noi questo emendamento dovrebbe essere inviato alla Commissione affari costituzionali per la espressione del parere.

PRESIDENTE. In pratica il ministro propone una estensione più limitata rispetto alle proposte Bernardi e Ligato,

cioè ritiene che si dovrebbe trovare una formulazione in base alla quale sia possibile utilizzare i fondi ordinari di bilancio nei due aeroporti di cui alla presente legge.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Ritiro il mio emendamento 5. 2.

GUIDO BERNARDI. Ritiro il mio emendamento 5. 3 e ne presento uno nuovo.

PRESIDENTE. L'onorevole Bernardi Guido ha presentato il seguente emendamento:

Dopo il settimo comma, aggiungere il seguente:

« Le disposizioni di cui al primo e al secondo comma si applicano altresì alla esecuzione dei lavori, forniture, installazioni e servizi disposti dal Ministero dei trasporti per i sistemi aeroportuali di Roma-Fiumicino e di Milano-Malpensa con imputazioni ai fondi ordinari di bilancio ».

Propongo alla Commissione di accantonare l'esame degli emendamenti e dell'intero articolo 5 per approfondirne la portata. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 6.

Le società concessionarie delle gestioni aeroportuali di Roma e di Milano, in relazione alle esigenze tecniche dei lavori ed alla opportunità di svolgerli con maggiore celerità, possono essere autorizzate dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, a contrarre prestiti a valori correnti di mercato, sia all'interno sia all'estero, fino alla concorrenza delle somme loro assegnate in applicazione delle norme di cui agli articoli 1 e 4 della presente legge. Il controvalore netto in lire dei predetti prestiti sarà portato a scomputo delle assegnazioni stesse.

I prestiti indicati al precedente comma saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipulare tra le società concessionarie e gli enti mutuanti con l'intervento dei Ministri del tesoro e dei trasporti, da approvarsi con decreto di concerto tra i Ministri stessi.

Gli oneri dei suddetti prestiti, per capitale ed interessi, saranno rimborsati alle società concessionarie dal Ministero del tesoro, nel cui stato di previsione saranno iscritti gli occorrenti stanziamenti.

Il relatore, onorevole Ligato, in ottemperanza alla quarta condizione posta nel parere della V Commissione bilancio, ha presentato i seguenti emendamenti:

Al primo comma, sopprimere le parole: « essere autorizzate dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro ».

6. 1.

Al secondo comma, sostituire le parole: « di concerto tra i Ministri stessi, » *con le seguenti*: « del Ministro del tesoro ».

6. 2.

Pongo in votazione l'emendamento 6. 1.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento 6. 2.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 6, con le modifiche testé apportate.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 7.

A decorrere dall'anno finanziario 1985 sono versati in apposito capitolo di entrata del bilancio statale per essere riassegnati ai capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, per la manutenzione straordinaria, l'adeguamento e lo sviluppo degli aeroporti

statali aperti al traffico aereo civile, i seguenti proventi:

1) diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile, di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 324, e tassa istituita con il decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 aprile 1974, n. 117, in quanto non devoluti, in base alle vigenti norme, ad enti o società di gestione aeroportuale totale o parziale;

2) canoni per le concessioni aeroportuali totali o parziali direttamente dovuto allo Stato in base alle disposizioni vigenti;

3) sanzioni pecuniarie a carico degli operatori aeronautici irrogate ai sensi della legge 11 dicembre 1980, n. 862, e del successivo regolamento approvato con decreto ministeriale 18 giugno 1981;

4) altri introiti, individuati con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro, per servizi e prestazioni resi dalla direzione generale dell'aviazione civile e dai suoi organi periferici nonché recuperi di spese e somme comunque anticipate dalla direzione generale dell'aviazione civile e dai suoi organi periferici per conto di amministrazioni pubbliche e di privati.

Alle iniziative occorrenti per l'istituzione di un apposito capitolo di entrata nel bilancio dello Stato e per la riassegnazione ai capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno 1985 e ai corrispondenti capitoli per gli anni successivi, provvede il Ministro del tesoro con propri decreti.

Il relatore, onorevole Ligato, in ottemperanza all'ultima condizione contenuta nel parere della V Commissione bilancio, ha presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, sopprimere il punto 1). 7. 1.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 7, con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Gli onorevoli Bocchi, Ridi, Proietti, Pernice, Guido Bernardi, Baghino e Potì hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 7-*bis*.

Il Ministro dei trasporti, in allegato allo stato di previsione della spesa del Ministero stesso, dà ogni anno comunicazione al Parlamento dello stato di attuazione della presente legge.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 8.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, pari a lire 25 miliardi per l'anno 1984, a lire 100 miliardi per l'anno 1985 ed a lire 170 miliardi per l'anno 1986, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1984-1986, al capitolo n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1984.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

CESCO GIULIO BAGHINO. A nome del gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale, dichiaro il mio voto contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 8.

(*È approvato*).

Riprendiamo ora l'esame dell'articolo 5, precedentemente accantonato.

Ricordo che il relatore, onorevole Ligato, aveva presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, aggiungere: « un funzionario dell'Azienda autonoma di assi-

stenza al volo per il traffico aereo generale con qualifica non inferiore a dirigente superiore ».

5. 1.

L'onorevole Guido Bernardi aveva presentato il seguente emendamento:

Dopo il settimo comma, aggiungere il seguente:

« Le disposizioni di cui al primo ed al secondo comma si applicano altresì alla esecuzione dei lavori, forniture, installazioni e servizi disposti dal Ministero dei trasporti per i sistemi aeroportuali di Roma-Fiumicino e di Milano-Malpensa con imputazioni ai fondi ordinari di bilancio ».

5. 4.

GUIDO BERNARDI. Ritiro il mio emendamento, signor presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento 5. 1, presentato dal relatore.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 5, con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Gli onorevoli Caccia, Ligato, Bernardi Guido, Lodigiani, Manchinu, Sanguineti, Potì e Tempestini hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

rilevato che l'approvazione del disegno di legge n. 1858 costituisce un momento importante di riqualificazione del sistema aeroportuale italiano nei due massimi aeroporti italiani, nei quali la crescita del traffico è avvenuta in questi anni in assenza di un concomitante potenziamento delle strutture;

richiamata la risoluzione del 21 maggio 1984 del Parlamento europeo, nella quale giustamente viene affermata la necessità di promuovere collegamenti rapidi tra gli aeroporti e le città, soprattutto facendo ricorso ai mezzi pubblici;

preso atto che la regione Lombardia in collaborazione con le Ferrovie Nord Milano e la SEA, con il consenso degli enti locali, ha predisposto un piano esecutivo di interventi per il collegamento tra la Malpensa e il sistema milanese di pubblico trasporto, ferroviario e metropolitano;

rilevato altresì che la stessa regione Lombardia ha ripresentato per il FIO 1984 tale progetto con priorità assoluta,

impegna il Governo

ad una valutazione del progetto sopra richiamato che tenga conto anche della sua interconnessione con il disegno di legge n. 1858, la cui piena efficacia si giustifica anche con la concomitante realizzazione delle infrastrutture pubbliche di trasporto sopra richiamate.

0/1858/10/4

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

ALTERO MATTEOLI. Il mio intervento è alquanto sofferto perché molti sono i fatti che mi indurrebbero a votare contro; malgrado ciò, alla fine preannuncerò un voto favorevole.

Dirò subito quali sono le motivazioni per cui questo provvedimento di legge non ci piace: mancanza di quelle che dovrebbero essere le premesse di un piano generale per gli aeroporti; nessuna indicazione di quale politica intenda perse-

guire il Governo nell'ambito del settore dell'aviazione civile. Se a questo poi aggiungiamo il fatto che l'esecutivo ha già speso per infrastrutture aeroportuali circa 800 miliardi, ci si accorge veramente di quale ampiezza possano essere le perplessità che il provvedimento di legge oggi al nostro esame susciti. Un disegno di legge, questo, contenente una normativa che è lungi dal risolvere, anzi li aggrava, i problemi della gestione aeroportuale. Un esempio chiarificatore: gli aeroporti di Roma e di Milano sono i primi di una lunga serie a dover essere considerati privi di capacità operative. È vero: stanziamenti sono previsti nel provvedimento per questi aeroporti, ma senza che vengano indicate precise scelte operative per questi due centri nevralgici che da soli fronteggiano circa il 60 per cento del traffico aereo nazionale.

Ripeto: queste brevissime considerazioni mi indurrebbero a votare contro, ma altre di ordine più generale e soprattutto la *ratio* cui si ispira il disegno di legge, che pur con tutte le limitazioni appena evidenziate nel concreto prevede interventi di ampliamento e di ammodernamento nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano, mi convincono ad annunciare il voto favorevole del MSI-destra nazionale.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà subito 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: « Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano » (*Approvato dal Senato*) (1858):

Presenti e votanti 27
Maggioranza 14
Voti favorevoli . . 27
Voti contrari . . . 0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Bernardi Guido, Bocchi, Caccia, Cannelonga, Castagnetti, Ciancio, Cominato, Ferrari Marte, Gradi, Grottola, La Penna, Ligato, Lodigiani, Matteoli, Perugini, Pernice, Picano, Potì, Proietti, Riccardi, Ridi, Rocelli, Ronzani, Russo Ferdinando, Sodano e Trappoli.

La seduta termina alle 16,45.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO