COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

23.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 NOVEMBRE 1984

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Proposta di legge (Discussione e rinvio):

Senatore SANTALCO ed altri: Modifiche alla legge 21 novembre 1955, n. 1108, recante disposizioni per le concessioni di viaggio sulle ferrovie dello Stato (*Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (2148) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3, 4, 5

BOCCHI FAUSTO 3, 5

SANTONASTASO GIUSEPPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* . 5

SANTUZ GIORGIO, *Relatore* 3, 4

PAG.

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano (*Approvato dal Senato, modificato dalla X Commissione permanente della Camera e nuovamente modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1858-*B*) 5

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 5, 6, 9, 10

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 8

BERNARDI GUIDO 8

BOCCHI FAUSTO 6

GRASSI BERTAZZI NICCOLÒ, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 9

LIGATO LODOVICO, *Relatore* 5, 9

RIDI SILVANO 8

La seduta comincia alle 9,15.

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

(*È approvato*).

Discussione della proposta di legge senatori Santalco ed altri: Modifiche alla legge 21 novembre 1955, n. 1108, recante disposizioni per le concessioni di viaggio sulle Ferrovie dello Stato (Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2148).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei senatori Santalco, Bozzello Verole e Miana: « Modifiche alla legge 21 novembre 1955, n. 1108, recante disposizioni per le concessioni di viaggio sulle ferrovie dello Stato », già approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 10 ottobre 1984.

L'onorevole Santuz ha facoltà di svolgere la relazione.

GIORGIO SANTUZ, *Relatore*. Intervengo brevemente per proporre l'approvazione della proposta di legge al nostro esame nello stesso testo già approvato dal Senato; essa consiste in una modifica all'articolo 5 della legge 21 novembre 1955, numero 1108, e precisamente al punto riguardante la concessione di carte di libera circolazione ad *ex* deputati ed *ex* senatori. In sostanza, si tratta di ridurre il periodo minimo di mandato parlamentare già previsto e di introdurre una modifica per consentire il libero accesso a tutte le reti di trasporto per ferrovia sul territorio nazionale. Infatti, il punto 2 dell'articolo 5 della legge citata così recita: « ...ai senatori e ai deputati al Parlamento dopo la cessazione del mandato, con almeno tre legislature o dieci anni di mandato parlamentare esercitato in una o in entrambe le Camere del Parlamento. La frazione di anno sarà calcolata per anno intero ». Tale punto è stato così modificato dalla proposta di legge: « ...ai senatori e ai deputati al Parlamento dopo la cessazione del mandato, con un periodo minimo di sette anni di mandato parlamentare esercitato in una od in entrambe le Camere ». Si specifica altresì, aggiungendo un comma all'articolo 5, che « le carte di libera circolazione sono valevoli per tutti i tipi di treno ». È stata inoltre apportata una modifica all'articolo 18 della stessa legge, in base alla quale i dodici biglietti di prima classe e i quattro di seconda classe che ci spettano come dotazione annuale sono sostituiti da sedici biglietti di prima classe.

Concludo auspicando l'approvazione di questo testo.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FAUSTO BOCCHI. Anche noi esprimiamo parere favorevole sul provvedimento approvato dal Senato. Vorrei rilevare che sarebbe stato forse importante che con la occasione il ministro avesse assunto una iniziativa propria, in relazione a problemi che sono delicati dal punto di vista della opinione pubblica e delle prerogative che i parlamentari hanno o dovrebbero avere. È evidente che la precedente norma, che fissava nel numero di dieci anni o di tre legislature la condizione per usufruire di un permanente che permettesse agli *ex* parlamentari di continuare ad avere un rapporto con il paese e con le sue realtà sociali, ha bisogno di una modificazione e di un aggiornamento anche in base alla esperienza di questi ultimi anni; infatti,

la durata delle legislature è andata sempre più riducendosi. Quindi, condividiamo la proposta che fissa in sette anni il periodo minimo per ottenere il beneficio di cui al provvedimento in discussione.

Vorrei ora fare un'osservazione che spero venga raccolta dal relatore e dal rappresentante del Governo anche in riferimento al regolamento di attuazione che l'Azienda dovrà poi emanare. A mio avviso, cioè, la frazione di anno di mandato parlamentare va considerata come anno intero perché, altrimenti, noi non apporteremmo con questa normativa alcun miglioramento alla situazione attuale.

È pertanto necessario che nei resoconti della seduta sia resa esplicita questa volontà del Parlamento affinché essa sia accolta in sede di predisposizione dell'apposito regolamento di attuazione.

Un'altra precisazione vorrei fare – sempre ai fini dell'interpretazione della normativa che stiamo per approvare – relativamente all'uso della carta di libera circolazione su tutti i tipi di treno. Debbo dire, innanzitutto, che la dizione « tutti i tipi di treno » ripropone alcune incertezze che già caratterizzavano la legge precedente e che in parte venivano superate da un'interpretazione discrezionale attuata molto spesso dal personale viaggiante dell'Azienda. Ritengo che la formulazione citata stia a significare che non è necessario il pagamento delle prenotazioni e degli eventuali supplementi perché, in caso contrario, forse peggioreremmo le condizioni attuali: anche per tale motivo, riterrei opportuno che il relatore ed il rappresentante del Governo, in sede di replica, richiamassero e puntualizzassero questo aspetto in vista, appunto, della predisposizione del regolamento di attuazione della normativa che sarà approvata. Desidero precisare al riguardo che le norme regolamentari delle Ferrovie dello Stato, raccolte in un manuale che è in possesso del personale viaggiante, recano alcune indicazioni che molto spesso non sono osservate dal personale medesimo. Insisto quindi sulle osservazioni svolte poc'anzi, pregando nel contempo il presidente della Commissione, dopo la pubblicazione della legge, di trasmettere agli organi competenti il resoconto della seduta allo scopo di garantire l'interpretazione autentica della normativa.

Quanto all'ultimo comma dell'articolo unico, debbo rendere noto che la distinzione tra i biglietti di prima e di seconda classe viene ancora mantenuta in vigore in quanto è stato già prodotto un certo quantitativo di stampati che bisogna utilizzare. Senonché, il manuale cui facevo prima riferimento indica esplicitamente che anche i biglietti recanti la stampigliatura relativa alla seconda classe consentono di viaggiare in prima: ciò nonostante, alcuni controllori hanno contestato l'uso di questi ultimi in prima classe, per l'appunto, redigendo l'apposito verbale. Ora, io ritengo che tutte queste precisazioni potrebbero facilitare l'attuazione della normativa in esame che, tra l'altro, non costituisce un privilegio discutibile ma rappresenta semplicemente un mezzo per dare agli *ex* parlamentari la possibilità di mantenere i rapporti non soltanto con la Camera della quale hanno fatto parte o con il Parlamento nel suo complesso, ma anche con le realtà nazionali con le quali restano evidentemente in relazione di interessi anche dopo la cessazione del proprio mandato. In fondo, il parlamentare non va mai in pensione, proprio per la specificità del suo impegno, che comporta una certa continuità – anche al di là della esistenza di una relazione formale – di rapporti con la collettività e con le istituzioni.

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

GIORGIO SANTUZ, *Relatore*. L'intervento del collega Bocchi ha chiarito alcuni aspetti della normativa, primo fra tutti quello secondo cui non ha più importanza il numero delle legislature bensì è rilevante il numero degli anni di mandato parlamentare. È stato inoltre osservato che le frazioni di anno debbono essere considerate per intero: in verità, nella legge precedente questo punto era chiarito in

maniera esplicita. In ogni caso, noi ora lo affidiamo all'interpretazione della normativa che sarà effettuata dal Ministero. Allo stesso modo, ritengo opportuno affermare esplicitamente che le carte di libera circolazione valgono per tutti i tipi di treni; l'amministrazione dovrà provvedere a precisare gli elementi in base ai quali si può viaggiare gratuitamente senza supplementi, gabelle o altro.

Per quanto riguarda il terzo punto della proposta di legge in esame, relativo alla stampigliatura, do per scontato che anche i biglietti di seconda classe possono essere utilizzati per un viaggio in prima; se l'azienda si trova in possesso di uno *stock* consistente di tali biglietti, potrà provvedere apponendo semplicemente un timbro sugli stessi, da cui risulti il cambiamento di classe.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* La linea di rigore seguita dal Governo avrebbe dovuto determinare un parere contrario, ma, tenuto conto delle effettive esigenze dei parlamentari sulle quali si è espresso positivamente all'unanimità il Senato, mi rimetto alla Commissione. Per quanto riguarda l'eccezione sollevata dall'onorevole Bocchi in merito ai periodi di tempo incompleti, tengo a dichiarare che l'articolo unico in esame non fa alcun riferimento a termini frazionati.

Le altre interpretazioni sono di carattere giurisprudenziale.

FAUSTO BOCCHI. Non si parla espressamente di sette anni completi.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Si parla di mandato parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico che è pervenuto il parere della I Commissione affari costituzionali; non essendo invece pervenuto il parere della V Commissione bilancio e programmazione economica, che riveste carattere vincolante, se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che l'ulteriore esame di questo provvedimento è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta, sospesa alle 9,30, è ripresa alle 11,45.

Discussione del disegno di legge: Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano (Approvato dal Senato, modificato dalla X Commissione permanente della Camera e nuovamente modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1858-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano », già approvato dal Senato nella seduta del 28 giugno 1984, modificato dalla X Commissione permanente della Camera nella seduta del 1° agosto 1984, e nuovamente modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 4 ottobre 1984.

Sulle modifiche apportate dal Senato ha facoltà di riferire l'onorevole Ligato.

LODOVICO LIGATO, *Relatore.* Il Senato ha introdotto alcune modifiche agli articoli 2, 4 e 5 del disegno di legge al nostro esame. La modifica all'articolo 2 riguarda la cessione in concessione alla SEA dei terreni demaniali compresi nelle zone di ampliamento, e l'utilizzazione da parte dello Stato dei terreni già acquisiti da questa società e destinati ad uso aeroportuale.

La seconda modifica, quella all'articolo 4, reintroduce il limite per il ricorso alla trattativa privata nell'affidamento dei lavori, portandolo al 40 per cento dello stanziamento. Come i colleghi ricorderanno, nella prima stesura era stato fissato un limite del 20 per cento; la Camera, sulla scorta del parere della Commissione lavori pubblici, aveva deciso di eliminare

tale limite, ritenendo che si faccia ricorso alla trattativa privata per la realizzazione di opere di particolare importanza e funzione tecnica, e che non sia quindi definibile in via di principio un limite alla trattativa privata, esistendo, per altro, una normativa specifica riguardante il ricorso a questo istituto. La Commissione VIII del Senato ha modificato la normativa introdotta da questa Commissione ed ha anche innovato rispetto alla precedente posizione che prevedeva un limite del 20 per cento. Tale introduzione sarebbe contestabile in linea di principio, ma l'urgenza di arrivare alla realizzazione di alcune opere che riguardano l'espletamento dei servizi in generale e l'aspetto particolare della sicurezza, nonché le esigenze pressanti delle società che gestiscono in concessione gli aeroporti di Roma e Milano, rendono urgente l'approvazione di questo disegno di legge che non può quindi essere ulteriormente modificato.

Per quanto riguarda l'articolo 5, la Camera aveva ritenuto opportuno inserire (nell'ambito del comitato tecnico amministrativo di cui alla legge 22 dicembre 1973, n. 825, e successive modificazioni) un rappresentante dell'azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, che pure essendo un'azienda di gestione di servizi svolge anche un ruolo di funzione pubblica. Il Senato ha riconosciuto al rappresentante di tale azienda solo una funzione consultiva all'interno di detto comitato; per questo punto vale un discorso pragmatico di comportamento, che attiene alla necessità della sollecita approvazione di questo provvedimento.

Informo i colleghi che il Senato ha affrontato con la formulazione di un ordine del giorno una questione relativa all'articolo 1, che nel testo originario conteneva un'indicizzazione di spesa. La Camera, su richiesta del Governo, ritenne di cancellare questa indicizzazione; il Senato ha discusso sull'opportunità di reintrodurre il principio, ma di fronte all'opposizione del Governo ha accettato una soluzione subordinata, formulando cioè un ordine del giorno che auspica un adeguamento alla legge finanziaria dello stanziamento originario di 1.115 miliardi, per far fronte agli oneri che si determineranno nei prossimi anni.

Credo che la Camera possa procedere all'approvazione di questo testo, anche perché ritengo che i programmi predisposti dalle società concessionarie degli aeroporti di Roma e Milano rivestono un carattere di particolare urgenza. Tale occasione offre lo spunto per una valutazione generale riguardante il rapporto fra lo Stato e le società concessionarie di altri aeroporti, quali quelli di Torino, Napoli, Genova e Venezia, per i quali la legge di approvazione della concessione pone a carico delle concessionarie ogni intervento relativo alle infrastrutture; ma in considerazione del traffico molto elevato di queste grandi città e del ruolo di primo piano che in questo senso svolgono gli aeroporti, sarebbe opportuno che il Governo assumesse una iniziativa legislativa nel senso che questa Commissione ha già indicato in sede di approvazione della tabella del Ministero dei trasporti relativa al bilancio per il 1985.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FAUSTO BOCCHI. Ricordo che già in sede di prima lettura del provvedimento, presso questa Commissione, furono rilevati i limiti e le contraddizioni che lo stesso presentava, limiti e contraddizioni che io intendo ora brevemente richiamare.

Innanzitutto, va messa in evidenza la particolarità che il disegno di legge in discussione interessa soltanto i sistemi aereoportuali di Roma e di Milano, senza porre alcuna attenzione al contesto più generale degli aeroporti italiani. A me sembra che oggi, nel paese, vi sia una forte esigenza di pervenire alla definizione di un piano generale degli aeroporti e degli interventi necessari per ogni singola struttura.

Inoltre, i limiti finanziari che noi riscontriamo in questo provvedimento specifico assumono dimensioni ancora più preoccupanti se poniamo mente alla situazione degli altri sistemi aeroportuali nazionali. Come ripeto, vi è la mancanza di

un programma - che non dovrebbe essere né avveniristico né sovradimensionato - di razionalizzazione delle strutture esistenti, delle loro funzioni e del loro coordinamento. Va altresì rilevato che nel settore esiste un canale di sperpero che può essere individuato in investimenti pressoché inutili. Per tutti, desidero ricordare un esempio veramente tipico: quello, cioè, dell'aeroporto di Bergamo e dei suoi collegamenti con Roma. Tale aeroporto è stato oggetto di investimenti piuttosto consistenti che hanno permesso l'installazione di valide attrezzature; però, nel giro di qualche anno, esso ha subìto le più strane vicissitudini. In particolare, è emerso che il volume di traffico che ad esso faceva capo non giustificava assolutamente gli impianti di cui era stato dotato, di conseguenza, questo aeroporto è stato chiuso al traffico per qualche tempo ed ha ripreso successivamente la propria attività in maniera insoddisfacente. Ho citato questo esempio per rilevare come vi sia, in sostanza, la più netta sensazione che problemi di questo genere vengano affrontati tramite interventi non studiati e non collaudati, semplicemente sulla base di pressioni e sollecitazioni che non hanno nulla a che vedere con l'espletamento di un razionale ed efficiente servizio di trasporto aereo. Aggiungo che, a mio avviso, la nostra Commissione dovrebbe farsi carico di tutto ciò che viene pubblicato sulla stampa in attesa della realizzazione dei famosi livelli attraverso l'introduzione, nel parco aeromobili, di mezzi specifici per i quali, tra l'altro, l'industria nazionale produttrice si è impegnata in consorzi europei.

Queste considerazioni, molto sintetiche, che ho avuto modo di esprimere già in ripetute occasioni, costituiscono il motivo delle nostre riserve sul modo di operare del Ministero relativamente a tali provvedimenti. Tuttavia, saremmo favorevoli alla proposta in esame per evitare ogni ulteriore interruzione riconducibile a responsabilità che potranno essere facilmente ricercate. I ritardi riscontrati nell'*iter* stesso del provvedimento hanno comportato per ovvi motivi una inflazione di mercato di qualche centinaio di miliardi sottratti ad una razionale utilizzazione. Dico questo per denunciare la superficialità e la insensibilità del Ministero e del Governo nel non volere accogliere il principio della indicizzazione degli investimenti. Credo che in mancanza di un programma finanziario adeguato, la preoccupazione principale dovrebbe essere quella di offrire la certezza del completamento delle opere che sono comprese nel provvedimento. In assenza di ogni possibilità di incremento annuale dei mezzi a disposizione nel corso della realizzazione delle opere, si finisce per lasciarle incomplete, mentre spesso queste risultano mancanti di funzionalità o non in grado di essere continuate con altri provvedimenti legislativi maturati in periodi e in ambienti politici e sociali diversi da quelli che avevano espresso l'impostazione generale. Ne consegue che tali atti normativi si rivelano inefficienti, inefficaci, non idonei alla realizzazione del disegno che il provvedimento originario prevedeva. Una ulteriore dimostrazione al riguardo è fornita dai pur modesti, ma spesso significativi emendamenti che si vanno ripetendo tra una Camera e l'altra.

Relativamente all'articolo 2, devo dire che non ho compreso il motivo di questo trasferimento di competenze nella acquisizione di terreni posti a disposizione dello Stato per lo svolgimento di attività aeroportuali; ciò che maggiormente condiziona questo modo di operare leggermente approssimato è la mancanza di convinzioni chiare e precise in relazione a tutte le gestioni aeroportuali. Riscontro molta indecisione su un modello che giace nei cassetti da molto tempo e che, pur richiesto da più parti, tende a modificarsi attraverso piccoli particolari in questo o quel provvedimento.

Il frequente richiamo nel testo in esame a leggi che hanno fatto il loro corso nel passato costituisce un'ulteriore testimonianza della leggerezza con la quale il provvedimento originariamente è stato impostato.

Per quanto riguarda l'articolo 4, credo che il relatore abbia già in gran parte sottolineato le contraddizioni risultanti dalle modifiche apportate dal Senato. Noi ritenevamo e riteniamo che una legge particolare riguardante una realizzazione mirata dovrebbe evitare di modificare la normativa generale in un settore tanto delicato, discusso e anche preoccupante qual è quello della trattativa privata. Quando la Camera rinviò (anche sulla base di un parere della Commissione lavori pubblici) il testo al Senato, annullando l'emendamento relativo alla trattativa privata, essa era animata dall'esigenza di evitare sconvolgimenti di procedure e norme, che devono essere modificate, verificate e aggiornate con particolare attenzione riguardando il problema degli interventi soprattutto in materia di lavori pubblici.

Una severa critica dobbiamo esprimere anche relativamente all'articolo 5; infatti, non comprendiamo per quale motivo debba essere esclusa da ogni partecipazione al comitato (svolgente funzioni di garanzia e controllo) un'azienda in via di decollo, non priva di difetti, ma destinata a svolgere compiti di grande rilievo nel settore, qual è l'azienda dell'assistenza al volo per il traffico aereo generale. In tale comitato, infatti, i rappresentanti dell'azienda suddetta sono relegati ad una semplice posizione di consulenza. Nonostante queste osservazioni, che sono anche critiche severe e di una certa rilevanza, non vogliamo essere corresponsabili di ulteriori rinvii; perciò, non ci opporremo all'approvazione di questo provvedimento.

GUIDO BERNARDI. Il mio gruppo è favorevole al disegno di legge, anche se possono essere condivise le perplessità espresse dal collega Bocchi e dallo stesso relatore. D'altra parte, entrare in dialettica con il Senato e con le argomentazioni che hanno indotto i senatori a modificare il testo sarebbe cosa ardua, che allungherebbe oltre tutto i tempi di approvazione di un provvedimento che riveste, invece, carattere di urgenza. Per questi motivi, tali perplessità debbono essere accantonate, ed io preannuncio il voto favorevole del gruppo democristiano.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Quando abbiamo approvato il provvedimento eliminando quella parte riguardante la percentuale di autorizzazione della trattativa privata, abbiamo compiuto una valutazione che io definirei moralizzatrice; evidentemente, il Senato ha proceduto seguendo altri criteri. Ci rendiamo conto che ulteriori modifiche potrebbero produrre gravi conseguenze, ma non arriviamo alle conclusioni cui sono giunti il gruppo democristiano e quello comunista; infatti, ci asterremo dalla votazione sul provvedimento. Non è la prima volta che siamo chiamati a dare il parere favorevole su un provvedimento per motivi di urgenza, o per evitarne il riesame da parte dell'altro ramo del Parlamento.

SILVANO RIDI. Il gruppo comunista non è orientato a ritardare ulteriormente l'*iter* di questo disegno di legge, perché ritiene che gli interventi in queste due « porte » del nostro paese (così sono stati definiti gli aeroporti di Roma e Milano) debbano essere attuati il più rapidamente possibile. Manteniamo però tutte le preoccupazioni che abbiamo espresso circa la formulazione dell'articolo 4.

La nostra proposta è che questo disegno di legge venga approvato, ma con un preciso vincolo al Governo; a questo proposito, preannuncio la presentazione di un ordine del giorno che impegni il Governo affinché venga definito con chiarezza, nell'atto di concessione, in quali casi e con quali limiti e garanzie sia consentito ricorrere all'appalto dei lavori mediante trattativa privata. Presenteremo questo ordine del giorno perché non ce la sentiamo di formulare emendamenti e quindi di rinviare nuovamente al Senato il disegno di legge; riteniamo che questo sia il modo migliore per dimostrare la nostra coerenza con le questioni che sollevammo durante la discussione del provvedimento.

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

LODOVICO LIGATO, *Relatore.* Mi pare che vi sia una generale convergenza attorno al disegno di legge. Credo che una esigenza essenziale – lo dico al rappresentante del Governo – sia quella che la Commissione venga finalmente informata (dopo due anni dall'affidamento del lavoro di elaborazione del piano generale degli aeroporti) circa i criteri mediante i quali si giunge ad una classificazione degli scali, e quindi circa la possibilità di impiegare tali infrastrutture in un contesto più ampio.

Per l'aspetto delle gestioni ritengo importante, come ho già detto, che il Governo presenti un disegno di legge che consenta di intervenire anche sugli scali delle maggiori città italiane; infatti, il provvedimento in discussione – che coglie giustamente ed obiettivamente le esigenze dei sistemi aeroportuali di Milano e di Roma – risulta punitivo nei confronti di altre grandi città. Per altro, già in sede di esame del bilancio la Commissione aveva unanimemente rilevato tale aspetto; quindi, penso che il Governo vorrà tener conto della volontà che è emersa.

Per quanto riguarda gli altri punti esaminati, io ho già espresso il mio pensiero e, del resto, i colleghi intervenuti li hanno ampiamente approfonditi. Debbo dire però che ho delle notevoli perplessità circa la utilizzazione e l'acquisto dei terreni; a me pare che il senso logico della decisione presa dalla VIII Commissione del Senato possa essere stato quello di escludere dalle spese possibili l'acquisizione, appunto, di terreni. Ciò del resto risulta chiaramente dall'ultimo comma dell'articolo 2, dal quale è stato soppresso l'inciso: « nonché quelli che saranno acquisiti con fondi statali per l'attuazione delle opere previste dalla presente legge ». Questa formulazione può significare che non si intende consentire il ricorso alla normativa in esame per l'acquisto di terreni; ciò tuttavia non spiega per quale motivo sia stata soppressa dal comma precedente la dizione per cui è fatto divieto alla SEA di acquistare terreni con propri fondi: per me è infatti strano che si possa impedire ad una società di gestione di acquistare terreni con proprie risorse finanziarie.

Tuttavia, rinviando ad una successiva fase di interpretazione della normativa eventuali difficoltà che dovessero insorgere, ritengo si debba pervenire rapidamente all'approvazione del provvedimento perché, in caso contrario, puniremmo fortemente le società di gestione anche sul piano delle rispettive esposizioni bancarie.

NICCOLÒ GRASSI BERTAZZI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Debbo esprimere ancora una volta il mio sentito ringraziamento al relatore che, a più riprese, durante questo lungo *iter* legislativo ha contribuito al superamento di tante incomprensioni manifestatesi tra i due rami del Parlamento. Rilevando come sia urgentissima l'approvazione del provvedimento, ringrazio anche i gruppi democristiano e comunista che hanno compreso in pieno tale esigenza. Aggiungo d'altronde che la necessità di questa definitiva e sollecita approvazione deriva anche dalla circostanza che, con il trascorrrere del tempo, e quindi a causa del processo inflattivo, lo stanziamento – già inadeguato – di 1.115 miliardi sta divenendo sempre più insufficiente a coprire le spese programmate. Quindi, ritengo opportuno che si vari finalmente il provvedimento, anche se con molto ritardo sui tempi stabiliti.

Durante la discussione sulle linee generali, ho preso nota di ogni rilievo che è stato formulato, in modo particolare di quelli riguardanti la programmazione e il piano nazionale dei trasporti: mi farò pertanto carico, nei confronti del ministro e della direzione di Civilavia, di sollecitare la definizione dei criteri di classificazione del presente e della programmazione del futuro (sempre relativamente al piano nazionale dei trasporti).

Entrando nel merito del provvedimento, così come al Senato ho espresso parere favorevole sulle modifiche apportate agli

articoli 2, 4 e 5, esprimo anche in questa sede il mio consenso. Quanto all'ordine del giorno preannunciato dall'onorevole Ridi, mi riservo di pronunciarmi formalmente in sede di esame dello stesso, annunciando tuttavia fin da ora la mia disponibilità ad accoglierlo.

PRESIDENTE. Poiché non è ancora pervenuto il parere della I Commissione affari costituzionali, se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 12,25.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO