COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

30.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 DICEMBRE 1984

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Sostituzioni:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Canone di concessione per il servizio telefonico pubblico (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (2352) 3

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

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 5

BOGI GIORGIO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni* 4

LIGATO LODOVICO 6

LUCCHESI PINO 6

PICANO ANGELO, *Relatore* 3

POTÌ DAMIANO 6

RIDI SILVANO 5

Votazione segreta:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 6

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Modificazione delle dotazioni organiche del personale con qualifiche direttive e dirigenziali delle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (2361) 7

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . 7, 8, 9, 14

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 8

PAG.

BECCHETTI ITALO, *Relatore* 8, 9
BERNARDI GUIDO 8
BOGI GIORGIO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni* . 9
GROTTOLA GIANNI 7
POTÌ DAMIANO 8

Votazione segreta:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 14

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

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*) 14
LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . 14, 16, 23, 24
BAGHINO FRANCESCO GIULIO 16
BECCHETTI ITALO 15, 23
LIGATO LODOVICO, *Relatore* 14, 16, 23
LUCCHESI PINO 16

PAG.

MELILLO SAVINO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 17, 23
PROIETTI FRANCO 15, 23
RIDI SILVANO 24

Votazione segreta:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 24

Disegno e proposta di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Disegno di legge; Proposta di legge senatori PACINI ed altri: Disciplina del volo da diporto o sportivo (*Testo unificato approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1092); LUCCHESI ed altri: Disciplina del volo da diporto, sportivo e per fini di lavoro e di soccorso (1201) 24
LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . . 24, 25, 27
LIGATO LODOVICO, *Relatore* 25
LUCCHESI PINO 26
PROIETTI FRANCO 26

Votazione segreta:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 27

La seduta comincia alle 10,30.

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

(*È approvato*).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che per la seduta odierna il deputato Angelini Piero sostituisce il deputato Artese, il deputato Bambi sostituisce il deputato Bubbico, il deputato Zuech sostituisce il deputato Cazora, il deputato Scaiola sostituisce il deputato Gioia, il deputato Carlotto sostituisce il deputato Grippo, il deputato Nenna D'Antonio sostituisce il deputato Pumilia, il deputato Manfredi Bosco sostituisce il deputato Quieti.

Seguito della discussione del disegno di legge: Canone di concessione per il servizio telefonico pubblico (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2352).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Canone di concessione per il servizio telefonico pubblico », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 4 dicembre 1984.

Come i colleghi ricordano, nelle sedute precedenti è stata esaurita la discussione sulle linee generali. Ha quindi la parola il relatore, onorevole Picano, per la replica.

ANGELO PICANO, *Relatore*. Desidero svolgere una replica brevissima per ringraziare innanzitutto i colleghi intervenuti nel dibattito e per fare qualche precisazione.

Indubbiamente, noi ci rendiamo conto che nel settore delle comunicazioni telefoniche, nella fase di passaggio dalla elettromeccanica all'elettronica, è necessario aumentare la quantità degli investimenti allo scopo di mantenere elevato il numero dei lavoratori che operano nel settore manifatturiero. E per tale ragione noi ci auguriamo che il piano delle telecomunicazioni che il Ministero dell'industria sta elaborando (e del resto dichiarazioni in tal senso sono state rese in questa sede qualche settimana fa) rechi la previsione di investimenti aggiuntivi specialmente nel campo della telematica, il che permetterebbe di incrementare globalmente il volume degli investimenti stessi.

Quanto agli *standards* di qualità del servizio telefonico (dei quali tutti avvertiamo sempre maggiormente l'esigenza perché le telecomunicazioni debbono essere efficienti), dobbiamo osservare che la SIP sta progettando un aumento di produttività del 3 per cento annuo, con un notevole recupero nel volume degli allacci: quest'anno raggiungerà la cifra *record* di oltre 900 mila nuovi allacci, destinando al Mezzogiorno il 34 per cento dei nuovi investimenti globali, dato che mi sembra di tutto rispetto anche se, per talune aree meridionali, bisognerebbe pensare a dei processi integrati per determinare una sorta di moltiplicatore dello sviluppo avente un fondamento nelle nuove tecnologie dell'informazione.

Per quanto riguarda il futuro (e mi riferisco al piano 1985-1989 che la SIP ha presentato), sono previsti investimenti per 25 mila miliardi, dei quali 3.400 destinati alla telematica. Queste cifre danno la sensazione del grosso impegno finanziario che la società sta profondendo nel

settore e di conseguenza è più che mai necessario portare avanti una politica di coperture finanziarie per far sì, soprattutto, che l'industria manifatturiera non avverta le difficoltà cui andò incontro alcuni anni fa, quando le commesse arrivano a singhiozzo determinando notevoli danni dal punto di vista delle prospettive degli investimenti e, in particolare, sul piano della ricerca, della programmazione e quindi dell'innovazione.

Noi ci auguriamo che il ministro, così come ci ha assicurato, voglia presentare al Parlamento, in tempi rapidissimi, il disegno di legge di riassetto del Ministero e dell'intero settore, al fine di fornire per il futuro dei punti di riferimento più precisi e più esatti nell'interesse dell'economia nazionale.

GIORGIO BOGI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Sono d'accordo con l'impostazione che è stata data alla problematica nel corso della discussione. La questione del risanamento finanziario della concessionaria del servizio è certamente molto complessa e non può ridursi al provvedimento in esame, benché quest'ultimo sia inserito in un'ottica certamente più complicata che fa riferimento agli adeguamenti tariffari, ai meccanismi di trasferimento di entrata da alcune concessionarie ad altre e che, inevitabilmente, si inserisce nella più ampia tematica del riassetto del settore delle telecomunicazioni.

In proposito sono in grado di confermare, per conto del ministro, che il disegno di legge di riforma del dicastero delle poste sarà presentato al Consiglio dei ministri entro il 31 dicembre, con l'impegno che esso venga esaminato nella prima seduta successiva e quindi presentato alle Camere. È in questo ambito che va preso in considerazione il provvedimento di riduzione del canone di concessione corrisposto dalla SIP. Molte valutazioni sono state espresse circa l'approvazione di un provvedimento separato rispetto alla tematica più generale: io voglio dire che, effettivamente, la predisposizione del piano decennale per le telecomunicazioni, i recenti aumenti tariffari e la riforma del Ministero configurano un disegno, secondo il Governo, certamente complesso ma sicuramente ordinato.

Alle osservazioni svolte dall'onorevole Grottola, vorrei replicare osservando come il Governo non si attenda certamente un miglioramento della qualità del servizio dai 188 miliardi di minor onere che la SIP avrà se il provvedimento in esame sarà approvato. Però il problema della qualità del servizio, dei suoi *standards*, non è ignorato dal ministro, tanto che il piano decennale prevede un apposito capitolo (« Intensificazione della qualità dei servizi ») elaborato sulla base di *standards* convenuti a livello internazionale: ciò perché, effettivamente, non appare possibile immaginare che la sorveglianza sul servizio possa essere separata dall'accertamento della qualità dello stesso. Pertanto, in sede di predisposizione del piano decennale, si è convenuto che tale accertamento sia effettuato in riferimento a parametri oggettivati, cioè a quei parametri – come ho già detto – che sono stati definiti in ambito internazionale.

Per quanto attiene alla riduzione del canone di concessione in sé e per sé, debbo far notare che si tratta in fondo di una riduzione di oneri nella produzione di servizi da parte della SIP: non siamo cioè di fronte ad una « graziosa » elargizione da parte del Ministero. Il minor introito di 188 miliardi è iscritto in detrazione del capitolo n. 531 del bilancio dello Stato, corrispondente alle spese in conto capitale, in virtù di quell'orientamento di razionalizzazione che consente di evitare la duplicazione degli impianti: cioè, è possibile ridurre questa voce senza che vi sia una restrizione reale della disponibilità di impianti per quanto riguarda l'intero settore.

Non è certamente questa la sede per arrivare a un esame complessivo del settore delle telecomunicazioni, ma al Ministero sembra che la riduzione del canone di concessione, in un momento in cui effettivamente l'aumento dei costi del servizio avrebbe dovuto gravare sull'utente in termini di aumento tariffario, corrisponda

a una soluzione molto equilibrata. Lo stesso CIPE, del resto, aveva previsto nel calcolo tariffario per gli anni successivi al 1984 un canone non superiore allo 0,50 per cento; nel caso in cui il canone di concessione fosse risultato superiore a questa cifra si prevedeva di ricorrere a provvedimenti successivi. Sono stati avviati studi in proposito ed alcuni provvedimenti sono stati attuati: porto l'esempio della possibilità che è stata prevista di ottenere la somma di 1.000 miliardi da parte della concessionaria a un onere inferiore a quello previsto sul mercato.

Per quanto riguarda l'osservazione dell'onorevole Baghino rispetto all'anno di riferimento (il 1983), devo dire che il canone viene posto nel bilancio dell'anno successivo a quello previsto, cioè nel momento in cui viene effettivamente pagato. È per questo che si parla del canone del 1983.

All'onorevole Ligato devo dire che una riduzione del canone di concessione in rapporto ad ipotesi di piani di investimento – come era avvenuto per l'anno passato – questa volta non è stata considerata necessaria in quanto il piano complessivo di investimento tiene conto dei problemi del sud (equilibratamente rispetto alle possibilità) anche in relazione con il piano decennale, in cui un apposito capitolo tratta appunto del problema dello sviluppo delle telecomunicazioni nel Mezzogiorno.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo unico del disegno di legge:

ARTICOLO UNICO.

L'articolo 275 del codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 1973, n. 156, è sostituito dal seguente:

« Il canone annuo da pagarsi allo Stato dai concessionari dei servizi telefonici a norma dell'articolo 188 non potrà essere stabilito in misura inferiore al 3 per cento degli introiti lordi delle rispettive società concessionarie, risultanti dal bilancio annuale, riferiti ai servizi dati in concessione ».

In deroga a quanto disposto dal citato articolo 275 del codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 1973, n. 156, il canone di concessione nei confronti della società concessionaria del servizio telefonico nazionale per l'anno 1983 è fissato nella misura dell'1,50 per cento.

Al minore introito che verrà a registrarsi nel bilancio dello Stato per l'anno 1984, valutato in lire 180 miliardi, nonché a decorrere dall'anno 1985, nella misura di lire 73 miliardi in ragione d'anno, si provvede mediante riduzione di pari importo dello stanziamento iscritto al capitolo n. 531 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici rispettivamente per l'anno 1984, per l'anno 1985 nonché per i corrispondenti capitoli degli anni successivi.

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

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

SILVANO RIDI. Parlerò brevemente in quanto le nostre opinioni sono note. In questa sede vogliamo prendere atto di un punto qualificante del nostro atteggiamento e di un punto determinante rispetto a questa ipotesi. Mi riferisco alla richiesta di accelerare i tempi indicati per i provvedimenti di riforma, dal momento che il Governo ci garantisce in questa sede che entro la fine del 1984 questo provvedimento sarà presentato al Consiglio dei ministri e che questo lo esaminerà nella prima riunione utile del nuovo anno. Riteniamo che in questo modo sia accolto uno dei punti più qualificanti; pertanto ci asteniamo dal voto, intendendo in tale modo favorire l'approvazione del disegno di legge.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Avendo ascoltato le spiegazioni del sottosegretario – pur non del tutto convincenti – e auspicando comunque che l'amministrazione stia provvedendo a iniziative idonee a migliorare il servizio telefonico e ad elimi-

nare i diversi inconvenienti che potrebbero derivare dall'eccessivo impegno delle linee, dichiaro di mutare il preannunciato voto contrario nell'astensione, intendendo con ciò predispormi ad un'attesa fiduciosa per quanto è emerso nel corso del dibattito.

PINO LUCCHESI. Mi pare che l'impostazione data all'esame di questo disegno di legge dal collega Picano abbia trovato, sostanzialmente, apprezzamenti positivi all'interno della Commissione. Si tratta di un disegno di legge ovviamente limitato nella portata e nella normativa, ma che presenta ugualmente alcuni spunti interessanti. Su di essi si è già soffermata la nostra attenzione: siamo in presenza di un segnale che mi pare debba essere positivamente recepito da parte del Parlamento. Questa riduzione di oneri deve essere valutata in termini positivi poiché rappresenta un sostanziale miglioramento nelle relazioni fra il Ministero e la concessionaria. Il gruppo della democrazia cristiana concorda su alcune esigenze sottolineate dai colleghi affinché prosegua il dibattito su questo e su altri temi; credo comunque che non mancherà l'occasione per un esame complessivo della materia, ivi compresa l'ipotesi avanzata dal gruppo comunista relativa all'audizione dei responsabili della SIP in previsione del disegno di legge di riforma al quale il collega Ridi ha fatto riferimento e sul quale è stato qui ribadito l'impegno del Governo per una presentazione rapida e per un'altrettanto rapida approvazione. Mi auguro che la riforma vada nel senso delle indicazioni elaborate anche all'interno di questa Commissione, grazie all'apporto dei gruppi politici che di essa fanno parte. Sottolineo comunque che le dichiarazioni rese, a nome del Governo, dal sottosegretario Bogi vanno in questa direzione e mi sembra che ciò debba essere apprezzato.

In relazione a questi fatti il gruppo della democrazia cristiana dichiara il proprio voto favorevole al provvedimento in esame.

DAMIANO POTÌ. Mi richiamo anch'io alle dichiarazioni rese in occasione della discussione sulle linee generali di questo provvedimento che noi riteniamo positivo, come positiva è stata l'impostazione data dal relatore. Questo provvedimento è legato all'impegno di potenziamento e sviluppo della telefonia, consentendo anche la continuità finanziaria nel campo degli investimenti - specialmente nel Mezzogiorno - e rispondendo all'accesciuta domanda sociale. Occorre anche considerare che questo provvedimento si inquadra nella nuova concezione delle telecomunicazioni; anche il gruppo socialista prende atto delle dichiarazioni del sottosegretario in ordine alla presentazione del disegno di legge per il riordino del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, disegno nel quale, certamente, dovrà trovare accoglimento anche l'istanza di razionalizzazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici. A questo proposito, nella precedente seduta, avevo sollecitato l'inserimento di questo argomento all'ordine del giorno; mi auguro comunque che esso possa essere inserito nelle future sedute ed eventualmente abbinato al disegno di legge governativo relativo al riordino di tutto il Ministero.

Con queste considerazioni confermo il voto favorevole del gruppo socialista.

LODOVICO LIGATO. Signor presidente, mi dissocio dalla posizione assunta dal gruppo della democrazia cristiana e dichiaro la mia astensione. Richiamo inoltre l'attenzione della presidenza sulla mia richiesta di una audizione dei dirigenti della SIP.

PRESIDENTE. Tale ultima proposta sarà sottoposta all'Ufficio di Presidenza della Commissione.

Trattandosi di articolo unico al quale non sono stati presentati emendamenti, il disegno di legge sarà immediatamente votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

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

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Canone di concessione per il servizio telefonico pubblico » (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (2352).

Presenti 24
Votanti 14
Astenuti 10
Maggioranza 8
Voti favorevoli . . 14
Voti contrari . . . 0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini Piero, Bambi, Becchetti, Bernardi Guido, Bosco Manfredi, Carlotto, Dutto, La Penna, Lucchesi, Nenna D'Antonio, Picano, Potì, Scaiola, Zuech.

Si sono astenuti:

Bocchi, Cannelonga, Ciancio, Cominato, Grottola, Gradi, Ligato, Proietti, Ridi, Ronzani.

Seguito della discussione del disegno di legge: Modificazione delle dotazioni organiche del personale con qualifiche direttive e dirigenziali delle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2361).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modificazione delle dotazioni organiche del personale con qualifiche direttive e dirigenziali delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 4 dicembre 1984.

Comunico che le Commissioni I e V hanno espresso parere favorevole.

Come i colleghi ricordano, nella seduta precedente l'onorevole Becchetti aveva svolto la relazione. Dichiaro quindi aperta la discussione sulle linee generali.

GIANNI GROTTOLA. Il mio sarà un intervento molto breve volto a ribadire talune perplessità relative sia al disegno di legge in discussione, sia all'insieme dei provvedimenti concernenti il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Con riferimento a quanto il sottosegretario ci ha appena comunicato circa il canone di concessione che dovrà essere corrisposto dalla SIP, mi pare si possa sicuramente cogliere una certa dinamicità del dicastero nell'affrontare alcune questioni: tuttavia, che nel complesso dèi provvedimenti di cui si tratta si possa individuare un disegno ordinato è cosa tutta da verificare.

Ad esempio, noi oggi stiamo discutendo un testo che è quanto di più parziale e potenzialmente contraddittorio con lo stesso disegno di riforma si possa immaginare. La scorsa settimana il relatore ed il rappresentante del Governo ci hanno detto che questo provvedimento ha essenzialmente lo scopo di sanare determinate situazioni (come l'istituzione dei compartimenti della Basilicata e del Molise, approvata con la legge n. 416) e che, quindi, praticamente è un atto dovuto o poco più. Ma debbo dire che tale aspetto non emerge assolutamente dalla lettura del testo in esame; anzi, da questo viene alla luce il fatto che si istituisce una serie di nuovi livelli dirigenziali e si creano, in maniera del tutto indiscriminata, le figure dirigenziali corrispondenti sia nelle grandi sedi (come Roma e Milano), sia nelle piccole sedi. Pertanto, laddove vi siano responsabilità completamente diverse, tali da non poter essere comparate, si verifica un livellamento generale. E questo non può essere accettato: ma il provvedimento reca proprio questo criterio, non l'introduzione di una sanatoria. Inoltre, va posto in rilievo che non viene individuato il meccanismo di promozione attraverso il quale avverrà la nomina dei dirigenti di cui si tratta. Come sappiamo, negli ultimi anni tale meccanismo ha subìto vicissitudini piuttosto complesse: in un primo momento, infatti, fu stabilito per legge l'espletamento di corsi presso la scuola di Caserta; successivamente, si adottò il metodo della promozione per merito comparativo e quindi furono seguiti altri criteri. Ora, come

ripeto, il disegno di legge in discussione non dice nulla al riguardo e questo è un limite grossissimo che può indurci a considerare il provvedimento come un potenziale atto discriminatorio nei confronti di molti dirigenti delle sedi provinciali.

Pertanto, come si vede, accanto agli argomenti affrontati la settimana scorsa per chiedere il rinvio della discussione, va esaminato anche questo aspetto della coerenza del provvedimento, in termini più generali, col disegno di legge di riforma del settore: se noi disponessimo già del testo di quest'ultimo (che sarà invece presentato fra pochi giorni), potremmo anche verificare se il progetto di legge in esame sia o meno di ostacolo allo stesso, se cioè la creazione di nuove strutture possa o meno frapporre difficoltà all'attuazione della riforma. E ciò anche in considerazione del fatto che queste nuove strutture non andranno a far parte soltanto dell'amministrazione delle poste ma anche dell'Azienda per i servizi telefonici che, secondo indiscrezioni, in prospettiva entrerebbe nel settore delle partecipazioni statali.

Per tutti questi motivi, a nostro avviso, il disegno di legge n. 2361 non dovrebbe essere approvato nella seduta odierna. Pertanto, qualora la Commissione decidesse di procedere in tale direzione, noi esprimeremmo voto contrario perché una cosa è discuterlo nella seduta successiva alla presentazione del progetto di riforma, avendo in mano gli elementi necessari per valutare gli aspetti di cui parlavo in precedenza, un'altra cosa è esaminarlo oggi, in un momento cioè in cui esso potrebbe determinare presupposti tali da impedire l'*iter* della riforma stessa.

DAMIANO POTÌ. Il gruppo socialista ritiene valide le proposte del relatore e del Governo e si dichiara favorevole all'approvazione immediata del provvedimento in discussione, sollecitando nel contempo il riordino complessivo del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni nel cui quadro si inserisce, per altro, il disegno di legge n. 2361.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. In attesa dell'annunciato progetto di riforma del dicastero, con il conseguente, organico riassetto del personale, dichiaro di votare a favore del disegno di legge in esame, ribadendo di considerarlo un necessario passaggio per giungere al più presto possibile ad un assetto definitivo in questo campo.

GUIDO BERNARDI. Il gruppo della democrazia cristiana conferma il proprio voto favorevole al provvedimento in discussione. Noi non crediamo di trovarci di fronte a problemi che possano pregiudicare eventuali, future riforme dell'amministrazione, in quanto il testo in esame è volto all'aggiornamento di una situazione già gravemente compromessa dalla carenza degli organici, situazione della quale in parte siamo responsabili noi perché, istituendo nuovi compartimenti, abbiamo determinato nuove necessità. Pertanto, è chiaro che con il disegno di legge in esame porremo l'amministrazione delle poste in condizione di funzionare e che il discorso della sua radicale trasformazione non credo che sarà assolutamente intaccato né compromesso dall'approvazione di questo provvedimento, al quale – come ripeto – noi daremo voto favorevole.

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

ITALO BECCHETTI, *Relatore*. Ritengo che siano state sollevate obiezioni tali da richiedere il proseguimento della discussione del disegno di legge (proseguimento che in realtà significherebbe rinvio dell'approvazione del provvedimento). Mi sembra infatti ormai chiaro che – come è stato sottolineato anche al Senato – si tratti di un adeguamento corrispondente ad esigenze funzionali del Ministero; si tratta cioè di ordinaria amministrazione che non interferisce con il generale progetto di riforma.

Per quanto riguarda il particolare problema relativo ad alcune funzioni, va considerato anche che la progressiva qualifi-

cazione del servizio per effetto delle innovazione introdotte nell'organizzazione del lavoro ha attenuato notevolmente le differenziazioni in termini di responsabilità.

PRESIDENTE. Onorevole Becchetti, la prego di essere breve, in quanto la Commissione deve sospendere tra poco i propri lavori per la concomitanza della seduta d'Assemblea.

ITALO BECCHETTI, *Relatore*. Accolgo la sua esortazione, signor presidente, reiterando comunque il mio invito ad approvare sollecitamente il disegno di legge che corrisponde ad esigenze funzionali del Ministero delle poste.

GIORGIO BOGI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Sottolineo che il disegno di legge non crea nessuna nuova struttura, che esso opera nell'ambito di strutture esistenti e quindi certamente non incompatibili con le intenzioni di riforma.

Dico ancora, brevissimamente, che le nomine dei dirigenti generali avvengono in base a norme di legge e sono fatte dal Consiglio dei ministri; per quanto riguarda i dirigenti superiori si fa riferimento alla legge n. 748, mentre, per quanto riguarda i primi dirigenti, si fa riferimento alla legge n. 301.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

(*Dotazioni organiche del personale dirigenziale*).

La tabella XIII, allegata al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, è sostituita dalla tabella allegata alla presente legge.

(*È approvato*).

ART. 2.

(*Organizzazione degli uffici*).

La struttura in uffici ed in direzioni centrali della direzione generale delle poste e delle telecomunicazioni e della direzione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, nonché la struttura degli organi periferici delle due Aziende, fermo restando il numero delle direzioni centrali, delle direzioni compartimentali e degli ispettorati di zona, sono determinate, anche per quanto attiene alla specificazione delle materie di competenza, con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, da emanarsi, sentito il consiglio di amministrazione, entro il 30 giugno 1986.

(*È approvato*).

ART. 3.

(*Riduzione delle dotazioni organiche del personale direttivo*).

L'onere complessivo derivante dall'attuazione della presente legge, valutato per l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni in lire 340.000.000 per l'esercizio 1984, in lire 680.000.000 per l'esercizio 1985 e in lire 850.000.000 per l'esercizio 1986 e per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici in lire 31.000.000 per lo esercizio 1984, in lire 62.000.000 per l'esercizio 1985 e in lire 77.000.000 per l'esercizio 1986, graverà sul capitolo n. 101 degli stati di previsione della spesa dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici dei corrispondenti esercizi.

Le dotazioni organiche delle categorie VII e VIII di cui alla legge 22 dicembre 1981, n. 797, sono ridotte come segue:

Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni:

vice dirigenti	73
consiglieri	88

Azienda di Stato per i servizi telefonici:

vice dirigenti 9

consiglieri 10

La determinazione dei contingenti, in cui deve essere apportata la riduzione, e del numero dei posti da ridurre è effettuata, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni di concerto con il Ministro del tesoro, sentito il consiglio di amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

La riduzione effettuata sarà tenuta ferma ad ogni successiva rideterminazione, di cui all'articolo 5 della legge 22 dicembre 1981, n. 797, della dotazione organica del personale direttivo.

(*È approvato*).

ART. 4.

(*Entrata in vigore*).

La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* della Repubblica italiana.

(*È approvato*).

Passiamo all'esame della tabella allegata al disegno di legge che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

TABELLA

QUADRO *A*. — *Dirigenti generali dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.*

Liv. di funz.	Qualifica	Posti di qual.	Funzione	Posti di funz.
B	Direttore generale di azienda autonoma .	1	Direttore generale delle poste e delle telecomunicazioni	1
C	Dirigente generale . .	33	Vice direttore generale	1
			Consigliere ministeriale	1
			Direttore dell'Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni	1
			Direttore centrale	11
			Direttore compartimentale	19
		34		

Segue: TABELLA

QUADRO *B*. — *Dirigenti amministrativi dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.*

Liv. di funz.	Qualifica	Posti di qual.	Funzione	Posti di funz.
D	Dirigente superiore . .	139	Vice direttore centrale	10
			Direttore di ufficio della direzione generale	3
			Direttore ufficio centrale dopolavoro	1
			Ispettore generale, consigliere ministeriale aggiunto e vice direttore compartimentale	30
E	Primo dirigente . . .	210	Direttore provinciale	95
			Vice direttore provinciale	72
			Direttore di ufficio compartimentale	76
			Direttore di divisione e vice consigliere ministeriale aggiunto . . .	62
		349		

QUADRO *C*. — *Dirigenti tecnici delle telecomunicazioni dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.*

Liv. di funz.	Qualifica	Posti di qual.	Funzione	Posti di funz.
D	Dirigente superiore . .	26	Vice direttore centrale	3
			Vice direttore dell'Istituto delle poste e delle telecomunicazioni o consigliere ministeriale aggiunto .	1
			Ispettore generale, consigliere ministeriale aggiunto e vice direttore compartimentale	4
			Direttore di circolo di costruzioni delle poste e delle telecomunicazioni	18
E	Primo dirigente . . .	34	Direttore di divisione	15
			Direttore di ufficio presso l'Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni	4
			Ispettore capo o vice consigliere ministeriale aggiunto	6
			Vice direttore di circolo di costruzioni	9
		60		

Segue: TABELLA

QUADRO *D*. — *Dirigenti tecnici delle costruzioni dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.*

Liv. di funz.	Qualifica	Posti di qual.	Funzione	Posti di funz.
D	Dirigente superiore . .	13	Vice direttore centrale	1
			Ispettore generale per i compartimenti e consigliere ministeriale aggiunto	12
E	Primo dirigente . . .	27	Vice consigliere ministeriale . . .	2
			Direttore di divisione	6
			Direttore di ufficio compartimentale	19
		40		

QUADRO *E*. — *Dirigenti tecnici dei trasporti dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.*

Liv. di funz.	Qualifica	Posti di qual.	Funzione	Posti di funz.
D	Dirigente superiore . .	4	Vice direttore centrale	1
			Ispettore generale per i compartimenti e consigliere ministeriale aggiunto	3
E	Primo dirigente . . .	24	Vice consigliere ministeriale . . .	1
			Direttore di divisione	3
			Direttore di ufficio presso l'Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni	1
			Direttore di ufficio compartimentale	19
		28		

QUADRO *F*. — *Direttore dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici.*

Liv. di funz.	Qualifica	Posti di qual.	Funzione	Posti di funz.
C	Dirigente generale . .	1	Direttore dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici (*a*)	1

(*a*) Esercita le attribuzioni già spettanti all'ispettore generale superiore delle telecomunicazioni ai sensi del decreto legislativo 2 aprile 1948, n. 432, e successive modificazioni e integrazioni.

Segue: TABELLA

QUADRO *G*. — *Dirigenti amministrativi dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici.*

Liv. di funz.	Qualifica	Posti di qual.	Funzione	Posti di funz.
C	Dirigente generale . .	4	Direttore centrale	4
D	Dirigente superiore . .	14	Vice direttore centrale	6
			Dirigente di ispettorato di zona .	2
			Ispettore generale e consigliere ministeriale aggiunto	6
E	Primo dirigente . . .	28	Direttore di reparto presso gli organi centrali e periferici; vice consigliere ministeriale aggiunto . .	28
		46		

QUADRO *H*. — *Dirigenti tecnici dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici.*

Liv. di funz.	Qualifica	Posti di qual.	Funzione	Posti di funz.
C	Dirigente generale . .	4	Direttore centrale	4
D	Dirigente superiore . .	18	Vice direttore centrale	4
			Dirigente di ispettorato di zona . .	3
			Ispettore generale e consigliere ministeriale aggiunto	11
E	Primo dirigente . . .	32	Direttore di reparto presso gli organi centrali e periferici; vice consigliere ministeriale	28
			Direttore di ufficio presso l'Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni	4
		54		

(*È approvata*).

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: « Modificazione delle dotazioni organiche del personale con qualifiche direttive e dirigenziali delle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni » (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (2361).

Presenti e votanti . . . 23
Maggioranza 12
Voti favorevoli . . 14
Voti contrari . . . 9

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini Piero, Becchetti, Bernardi Antonio, Bernardi Guido, Bocchi, Bosco Manfredi, Cannelonga, Carlotto, Ciancio, Cominato, Dutto, Grottola, La Penna, Ligato, Lucchesi, Nenna D'Antonio, Picano, Potì, Proietti, Ridi, Ronzani, Santuz, Scaiola,

La seduta, sospesa alle 11, è ripresa alle 11,10.

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, modificato dalla X Commissione permanente della Camera e nuovamente modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1858-B).

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, 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.

Come i colleghi ricorderanno, avevamo chiesto alla I Commissione affari costituzionali il riesame del provvedimento. Essa ha confermato il parere precedentemente espresso, ponendo cioè la condizione della cancellazione dell'ultima frase del primo comma dell'articolo 4.

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

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. È evidente che la Commissione non può che attenersi al parere espresso dalla I Commissione che è conforme alla impostazione da noi data al provvedimento in prima lettura e nettamente divergente da quella della VIII Commissione del Senato.

Al fine di tener conto degli orientamenti della VIII Commissione del Senato e di evitare così un conflitto tra i due rami del Parlamento, ritengo opportuna la presentazione di un ordine del giorno che recuperi in qualche modo il contenuto dell'articolo 4 da essa approvato.

PRESIDENTE. Desidero ricordare ancora una volta che, nonostante che il testo approvato dal Senato contrastasse con le posizioni da noi assunte, analoghe a quelle della I Commissione, avevamo deciso di chiedere a quest'ultima il riesame del proprio parere per poter approvare al più presto un provvedimento urgente e conseguentemente utilizzare le somme da esso messe a disposizione per l'ammodernamento e l'ampliamento dei due aeroporti intercontinentali.

La proposta del relatore mi sembra opportuna in quanto un ordine del giorno che recuperi quanto ritenuto giusto dal Senato, che impegni cioè il Governo a non superare, nel fare le concessioni, la quota del 40 per cento dello stanziamento per la trattativa privata, può es-

sere una buona mediazione che ci fa sperare che il Senato, comprendendo le ragioni della Camera, non insista e quindi non modifichi ulteriormente il provvedimento la cui approvazione in questo modo si allontanerebbe sempre più, mentre i problemi dei due aeroporti continuano ad incanorenire.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FRANCO PROIETTI. Abbiamo avuto modo nelle precedenti sedute di esprimere la nostra posizione con estrema chiarezza. Ribadisco, pertanto, che il gruppo comunista intende favorire la rapida approvazione del provvedimento affinché sia possibile adeguare le due più importanti infrastrutture aeroportuali del paese alle esigenze del trasporto aereo nazionale ed internazionale.

Il provvedimento di cui stiamo discutendo ha già visto troppi ritardi: lo stanziamento in esso previsto è pari a 1.115 miliardi non indicizzati che ovviamente si sono ridotti parecchio a causa dell'inflazione. Non dimentichiamo, inoltre, che tale stanziamento non sarebbe stato sufficiente in ogni caso a soddisfare le esigenze di questi aeroporti e quindi a renderli davvero adeguati alle necessità di un paese moderno. In queste condizioni la strada che dobbiamo scegliere è quella che per prima ci faccia arrivare in porto; per poterla percorrere è necessario un minimo di contatto con i colleghi del Senato perché rimandare a quest'ultimo una legge con una modifica che ripristini il testo da esso non condiviso significa aprire un conflitto tra i due rami del Parlamento.

Poiché noi non possiamo, pena un rinvio *sine die*, non adeguarci al parere della I Commissione affari costituzionali, dobbiamo tentare di sbloccare la situazione, trovando, per l'appunto assieme ai colleghi del Senato, una ragionevole soluzione che ci consenta di soddisfare la esigenza primaria che è quella di finanziare l'ampliamento e l'ammodernamento dei due aeroporti in questione.

Il gruppo comunista ha già avuto modo di esprimere in altre occasioni il proprio parere contrario a leggi particolari che modifichino quelle generali. Anche per questa ragione riteniamo che l'ultima frase del primo comma dell'articolo 4 debba essere cancellata, così come richiesto dalla I Commissione affari costituzionali. Riteniamo altresì che l'ordine del giorno preannunciato dal relatore non possa risolvere la questione soprattutto perché, in qualche modo, dà al Governo possibilità che non riteniamo giusto concedergli. Ripeto, quindi, che un preventivo contatto con i colleghi del Senato è lo strumento migliore per superare il contrasto sorto tra i due rami del Parlamento.

ITALO BECCHETTI. Desidero fare soltanto alcune brevi considerazioni. In primo luogo dovrà essere attentamente considerata la parte progettuale che comprende una soluzione al problema del personale che dovrà necessariamente risiedere nelle zone limitrofe all'aeroporto. Siccome gli interventi previsti lasciano presupporre un aumento del traffico aereo e del personale in servizio nonché degli addetti aeroportuali – la previsione è di 1.300 unità in più – la questione non è di poco momento.

Ad evitare che dopo l'entrata in funzione (ci auguriamo in tempi brevi) dell'aeroporto ampliato si registrino insufficienze sul piano delle attrezzature e delle capacità ricettive della struttura, connesse al maggior volume di traffico, occorre esercitare la massima attenzione. Non ho per ora trovato conferme del fatto che questo problema si sia presentato, anche perché il progetto elaborato dagli enti locali risale a qualche anno fa, mentre le previsioni concernenti l'incremento del traffico aereo si riferiscono all'anno duemila. Tuttavia questo aspetto va preso in attenta considerazione con una progettazione adeguata alle esigenze interne degli aeroporti ed anche tenendo presente l'influenza che l'ampliamento degli stessi avrà sui rapporti esterni: affinché le nuove opere risultino davvero utili, è necessario che vengano realizzate conte-

stualmente ai lavori di ampliamento dei sistemi aeroportuali.

Vorrei poi soffermarmi su un'ultima questione. Nella regione Lazio, nel 1983 (non posseggo i dati relativi al 1984), abbiamo avuto circa 12 milioni e 200 mila ore di cassa integrazione: pertanto, compatibilmente con le norme della CEE, riteniamo che debba essere compiuto uno sforzo affinché il disegno di legge in esame costituisca un'occasione importante ai fini dell'occupazione.

Sono poi d'accordo sull'ordine del giorno che è stato preannunciato: ritengo che tutte le altre questioni di cui si è parlato possano essere risolte parallelamente, senza che si determini alcun rinvio nell'approvazione del provvedimento in discussione.

PINO LUCCHESI. Sono dell'avviso che le preoccupazioni espresse dall'onorevole Becchetti abbiano qualche fondamento, anche in relazione alla presumibile evoluzione dei due sistemi aeroportuali e del relativo traffico. Ritengo altresì che forse varrebbe la pena di predisporre su questo argomento un ordine del giorno che desse delle indicazioni al Governo. Per quanto riguarda il problema principale, invece, debbo dire che il relatore ed il presidente della Commissione ne hanno riferito in termini esatti. Siamo di fronte ad una stuazione bloccata che provoca ritardi, incertezze, oggettive difficoltà. Mi pare che i gruppi politici in questo momento riconoscano che l'obiettivo primario è quello del varo di una legge che ponga fine a questo « palleggiamento » fra Camera e Senato. Da questo punto di vista mi rivolgo soprattutto al gruppo comunista e mi riferisco in modo particolare all'intervento dell'onorevole Proietti: è certo che la X Commissione, nell'elaborazione di questa normativa, ha messo una dose aggiuntiva di giudizio e di saggezza rispetto alle altre parti che, più o meno, hanno contribuito all'*iter* del provvedimento, e ciò non soltanto in rapporto al dualismo tra Camera e Senato ma anche, all'interno dei singoli rami del Parlamento, nella relazione tra Commissione di merito ed altre Commissioni, al fine di conseguire l'obiettivo primario dell'approvazione di un disegno di legge che tutti giudichiamo importante e necessario, complessivamente, per il paese. Se ciò è vero, come mi sembra sia vero, è indubbiamente necessario muoversi anche per trovare, a livello informale, un'intesa con l'omologa Commissione del Senato affinché questa finalità sia raggiunta. Sotto tale profilo dobbiamo dire con estrema chiarezza che la predisposizione di un ordine del giorno ha un valore non soltanto formale, ma anche funzionale in quanto tende – uso un termine marinaro – a « rabbonire » una polemica che, allo stato degli atti è ancora presente. Ed è evidente che in tal senso tanto maggiore sarà la valenza dell'ordine del giorno quanto più ampio sarà il consenso sullo stesso all'interno della Commissione.

In conclusione, pongo di nuovo con forza all'attenzione del gruppo comunista, che ha manifestato delle perplessità, questo obiettivo che io ritengo al momento assolutamente prioritario.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Nel compiacermi della conferma, venuta dalla I Commissione affari costituzionali, della precedente decisione (a mio avviso obiettiva e legittima) e dopo aver ricordato le osservazioni formulate in merito ai rapporti che devono intercorrere fra la X Commissione della Camera e l'VIII del Senato, dichiaro di votare a favore della proposta di rinviare il testo al Senato nella stesura in precedenza approvata.

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

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Probabilmente non ho ben capito la linea espressa dal collega Proietti. In sede di prima lettura del provvedimento abbiamo rilevato come, per quanto riguarda le trattative, esista una disciplina generale e quindi sia del tutto inopportuno l'inserimento di una norma di deroga in un testo concernente soltanto due sistemi ae-

roportuali e non il complesso degli aeroporti italiani, tanto meno il complesso delle attività pubbliche di realizzazione di tali strutture. E su questo punto ci siamo trovati perfettamente d'accordo con la I Commissione affari costituzionali e con la IX Commissione lavori pubblici. Il Senato, invece, ha manifestato dissenso da questa linea e tale atteggiamento è del tutto incomprensibile; anzi, per taluni aspetti è deplorevole perché, quando si introduce una modifica quale quella apportata dall'altra Camera al terzo comma dell'articolo 4, non si difende neanche una posizione di principio, ma si inserisce solo il risultato di una trattativa nella trattativa, il che a mio avviso è inaccettabile. Però su questo punto la posizione del Senato rappresenta un dato storico; si tratta ora di trasferire il momento del contraddittorio dalla sede puramente legislativa (mi riferisco all'aspetto tecnico di organizzazione della norma) a quella del rispetto del discorso politico. L'ordine del giorno ha appunto questo significato: quello di esprimere una preoccupazione politica e di principio in un documento che apra un confronto tra Camera, Senato, Governo e – eventualmente – società concessionarie, affinché in una sede non vincolante sia possibile trovare una soluzione che soddisfi le esigenze di ordine politico. Del resto, ricordo che nella seduta precedente, quando decidemmo di chiedere alla I Commissione affari costituzionali il riesame del parere, osservammo unanimemente che il ritardo nel varo del provvedimento non era più tollerabile in quanto esisteva un problema di credibilità delle istituzioni e del Parlamento e che, perciò, tanto valeva andare pragmaticamente incontro alla posizione del Senato. Tuttavia, questa nostra disponibilità non è più consentita ora dal parere che è stato nuovamente espresso dalla I Commissione affari costituzionali. Il Governo, inoltre, è d'accordo circa la presentazione di un ordine del giorno che chiuda l'aspetto tecnico-legislativo, mantenendo aperto il confronto politico sui rapporti fra pubblica amministrazione e società concessionarie. E questo anche in relazione agli altri problemi, cioè al comportamento idoneo della pubblica amministrazione stessa, e quindi del Governo, verso tutte le società concessionarie, mentre il provvedimento in esame è sostanzialmente discriminatorio già per quanto riguarda le sette o otto società che gestiscono gli aeroporti. Comunque, trattandosi dei due sistemi aeroportuali fondamentali del paese, questa deroga mi sembra lecita e morale.

Prego, inoltre, i colleghi di rivedere la propria posizione sulla mia proposta di ordine del giorno che rafforza gli orientamenti emersi dall'ordine del giorno presentato nella seduta precedente.

Quanto alle valutazioni del collega Becchetti sul rapporto tra sistema aeroportuale e territorio, tra piano regolatore dell'aeroporto e piani regolatori generali del comune o dei comuni interessati – infatti nel caso di Fiumicino si tratta di un comune, nel caso della Malpensa i comuni sono diversi – credo si tratti di una questione non definibile in sede legislativa, in quanto va affrontata nell'ambito dei progetti mirati che comportano un impegno di coordinamento con gli organismi interessati alla gestione del territorio. Il comune, cioè, deve rimanere padrone del territorio e deve avere a disposizione tutti gli strumenti tecnici e legislativi per imporre una trattativa, per la definizione dell'uso del territorio, alla società concessionaria e allo stesso Governo. Debbo dire che, da parte del Governo, si è manifestata un'ampia disponibilità: so che esso, attraverso una propria iniziativa, ha riconfermato al sindaco Vetere la disponibilità all'elaborazione di un progetto mirato. La stessa cosa è avvenuta per Milano, Genova e Napoli.

SAVINO MELILLO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* L'urgenza degli interventi è incontrovertibile ed è stata riaffermata, ancora una volta, in questa sede. Sollecito, quindi, la Commissione ad approvare il provvedimento ed accetto il suggerimento politico del relatore, onorevole Ligato.

Credo, inoltre, che l'ordine del giorno possa rappresentare lo strumento idoneo

per pervenire ad un'intesa tra la Commissione trasporti della Camera e quella del Senato, rimuovendo, nel contempo, le difficoltà che si sono finora frapposte alla approvazione del provvedimento.

Per quanto riguarda le osservazioni svolte dall'onorevole Becchetti, posso assicurare che è intenzione del Ministero dei trasporti sviluppare una politica di coordinamento tra Governo ed autonomie locali per risolvere i problemi del trasporto nell'ambito delle grandi città.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame delle modifiche apportate dalla VIII Commissione del Senato.

L'articolo 1 non è stato modificato.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 2 nel seguente testo:

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, 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 nonché quelli che saranno acquisiti con fondi statali per l'attuazione delle opere previste dalla presente legge 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.

L'VIII Commissione del Senato lo ha così modificato:

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. con fondi propri 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.

Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo dell'VIII Commissione del Senato.

(*È approvato*).

L'articolo 3 non è stato modificato.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 4 nel seguente testo:

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'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, sentiti i comuni interessati e/o i loro consorzi, esprime il proprio parere sul nuovo piano regolatore generale ovvero sulle varianti di quello esistente entro novanta giorni dal ricevimento degli atti dal Ministero dei trasporti.

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.

L'VIII Commissione del Senato lo ha così modificato:

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, entro il limite del 40 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, sentiti i comuni interessati e/o i loro consorzi, esprime il proprio parere sul nuovo piano regolatore generale ovvero sulle varianti di quello esistente entro novanta giorni dal ricevimento degli atti dal Ministero dei trasporti.

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, recependo la condizione posta dalla I Commissione affari costituzionali, ha presentato il seguente emendamento:

Al terzo comma, sopprimere la proposizione che inizia con le parole: « L'atto di concessione » *fino alle parole*: « Ministero dei trasporti ».

Pongo in votazione tale emendamento.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 4 nel testo dell'VIII Commissione del Senato, con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 5 nel seguente testo:

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;

un funzionario dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale con qualifica non inferiore a dirigente superiore.

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.

L'VIII Commissione del Senato lo ha così modificato:

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 di-

cembre 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 cui voto prevale in caso di parità;

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 degli aspetti riguardanti la sicurezza e l'assistenza al volo, il Comitato è integrato da un funzionario della Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, con qualifica non inferiore a direttore centrale, il quale ha voto consultivo.

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.

Pongo in votazione l'articolo 5 nel testo dell'VIII Commissione del Senato.

(*È approvato*).

Gli articoli 6, 7, 8 e 9 non sono stati modificati.

Passiamo agli ordini del giorno.

Gli onorevoli Becchetti, Bernardi Guido, Lucchesi e Proietti hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione,

in merito al disegno di legge numero 1858-B concernente: Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano,

invita il Governo

a promuovere, nei confronti degli enti competenti in materia, ogni iniziativa uti-

le a realizzare contestualmente le attrezzature ricettive e di servizio necessarie a favorire la migliore funzionalità degli aeroporti e a considerare in sede di realizzazione delle opere anche la possibilità, compatibilmente con le norme CEE, di influenzare positivamente la locale grave situazione occupazionale.

0/1858-B/1/10.

ITALO BECCHETTI. Desidero brevemente precisare che, in relazione a questo disegno di legge, sarà opportuno prevedere insediamenti residenziali nella zona dell'aeroporto per favorire la sistemazione abitativa dei dipendenti. Questa è solo una esemplificazione, ma potrei portarne altre.

FRANCO PROIETTI. Siamo d'accordo sull'ordine del giorno. In verità la esemplificazione ci preoccupa anche perché questa materia non è di competenza del Parlamento, ma del consiglio comunale di Roma, che si occupa dello sviluppo urbanistico della capitale. Sarà, quindi, in quella sede che il problema dovrà essere risolto.

SAVINO MELILLO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo accetta l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione ?

ITALO BECCHETTI. No, non insistiamo, signor presidente.

PRESIDENTE. Il relatore, onorevole Ligato, ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione

impegna il Governo

a prevedere, nell'atto di concessione di cui all'articolo 4, terzo comma, che l'affidamento dei lavori possa avvenire a trattativa privata entro il limite del 40 per cento dello stanziamento, previa autorizzazione del ministro dei trasporti.

0/1858-B/2/10.

FRANCO PROIETTI. In relazione a questo ordine del giorno permangono in noi preoccupazioni. Con questo strumento si pensa di risolvere il problema mentre, invece, sarebbe necessaria una legge. È vero che l'ordine del giorno ricalca il testo approvato dal Senato, per quanto riguarda la modifica dell'articolo 4, ma non credo abbia alcuna validità, neanche come indicazione.

Nel mio intervento ho prospettato una soluzione, proponendo un colloquio tra il nostro presidente e quello della VIII Commissione del Senato, in modo da rappresentare la situazione nella quale ci siamo trovati a lavorare e le conclusioni alle quali siamo giunti. Mi parrebbe errato pensare di modificare una norma e dare mandato al Governo di applicare normative diverse da quelle stabilite per legge, con l'approvazione di un ordine del giorno.

Permangono quindi le nostre riserve su questa proposta.

LODOVICO LIGATO, *Relatore.* Dichiaro di ritirare il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Ridi e Bernardi Guido hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione

impegna il Governo

a prevedere, nell'atto di concessione di cui all'articolo 4, terzo comma, che l'affidamento dei lavori – ove ricorrano condizioni di particolare necessità ed urgenza – possa avvenire a trattativa privata entro il limite del 40 per cento dello stanziamento.

0/1858-B/3/10.

SAVINO MELILLO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo accoglie l'ordine del giorno degli onorevoli Ridi e Bernardi Guido.

PRESIDENTE. I proponenti insistono per la votazione?

SILVANO RIDI. No, signor presidente.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato immediatamente 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, modificato dalla X Commissione permanente della Camera e nuovamente modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1858-B).

Presenti e votanti . . . 24
Maggioranza 13
Voti favorevoli . . . 24
Voti contrari . . . 0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini Piero, Bernardi Antonio, Bernardi Guido, Bocchi, Bosco Manfredi, Cannelonga, Carlotto, Cazora, Ciancio, Cominato, Gradi, Grottola, La Penna, Ligato, Lucchesi, Nenna D'Antonio, Picano, Potì, Proietti, Riccardi, Ridi, Ronzani, Russo Ferdinando e Santuz.

Seguito della discussione del disegno e della proposta di legge senatori Pacini ed altri: Disciplina del volo da diporto o sportivo (Approvati in un testo unificato dall'VIII Commissione permanente del Senato) (1092); e della proposta di legge Lucchesi ed altri: Disciplina del volo da diporto, sportivo e per fini di lavoro e di soccorso (1201).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata del disegno e della proposta di legge di iniziativa dei senatori Pacini ed altri: « Disciplina del volo da diporto o sportivo », già approvati in un testo unificato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 14 dicembre 1983; e della proposta di legge di iniziativa dei deputati Lucchesi ed altri: « Disciplina del volo da diporto, sportivo e per fini di lavoro e di soccorso ».

Comunico che la I Commissione affari costituzionali ha espresso, in data 5 dicembre 1984, parere favorevole al disegno di legge n. 1092, a condizione che per il regolamento di cui al comma secondo dell'articolo 2 sia prevista l'adozione mediante decreto del Presidente della Repubblica previa delibera del Consiglio dei ministri; e con la seguente osservazione: « si sottolinea l'opportunità che nel regolamento di cui all'articolo 2, secondo comma, siano specificate le caratteristiche tecniche dei veicoli per il volo da diporto o sportivo, attualmente oggetto di apposito allegato al disegno di legge ». La I Commissione affari costituzionali ha inoltre espresso parere favorevole alla proposta di legge numero 1201 nei limiti di cui al disegno di legge.

Ricordo che la discussione sulle linee generali è stata esaurita nella seduta del 5 maggio 1984.

Passiamo all'esame degli articoli. Poiché all'articolo 1 non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 1.

Gli apparecchi utilizzati per il volo da diporto o sportivo, sempreché compresi nei limiti indicati nell'allegato annesso alla presente legge, non sono considerati aeromobili ai sensi dell'articolo 743 del codice della navigazione.

Gli apparecchi di cui al comma precedente, eccedenti i limiti indicati nell'allegato annesso alla presente legge, sono soggetti alle disposizioni vigenti in materia di aeromobili.

Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, determina le modifiche e le integrazioni da apportare all'allegato annesso alla presente legge, che si rendano necessarie in relazione all'evoluzione della tecnica e alla sicurezza della navigazione e del volo da diporto o sportivo.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

Con apposito regolamento, da emanarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, viene disposto in ordine:

all'accertamento dell'idoneità psico-fisica necessaria per svolgere attività di volo da diporto o sportivo mediante gli apparecchi di cui all'articolo 1, primo comma;

all'attività preparatoria per l'uso degli stessi apparecchi;

alle norme di circolazione e di sicurezza;

all'obbligo dell'assicurazione per danni a terzi.

Il regolamento di cui al comma precedente è emanato con decreto del Ministro dei trasporti, sentiti i Ministri della difesa e dell'interno per quanto attiene alle norme di circolazione.

Con provvedimenti del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro della difesa possono essere imposte particolari restrizioni di natura temporanea all'attività di volo da diporto o sportivo mediante gli apparecchi di cui all'articolo 1, primo comma, in relazione alle esigenze di sicurezza della navigazione aerea, sia civile che militare.

L'onorevole Ligato ha presentato il seguente emendamento:

Il secondo comma dell'articolo 2 è sostituito dal seguente:

« Il regolamento di cui al comma precedente è emanato, per quanto attiene alle norme di circolazione, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti ».

2. 1.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. L'emendamento è la logica conseguenza del parere espresso dalla Commissione affari costituzionali.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Ligato 2. 1.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 2, con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Poiché agli ultimi due articoli ed all'allegato non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 3.

Il Ministero dei trasporti si avvale dell'Aero Club d'Italia per quanto attiene allo svolgimento dell'attività preparatoria per l'uso degli apparecchi di cui all'articolo 1, primo comma, nonché alla certificazione relativa alla predetta attività preparatoria, con le modalità stabilite dal regolamento di cui all'articolo 2 della presente legge.

Le tariffe fissate dall'Aero Club d'Italia per l'espletamento delle funzioni di cui al comma precedente sono soggette all'approvazione del Ministero dei trasporti.

(*È approvato*).

ART. 4.

Per l'inosservanza delle disposizioni della presente legge o del regolamento di cui all'articolo 2 in materia di accertamento

della idoneità psico-fisica e dell'attività preparatoria per l'uso degli apparecchi di cui all'articolo 1, primo comma, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro da lire 50.000 a lire 500.000.

Se l'inosservanza concerne disposizioni in materia di circolazione aerea si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro da lire 500.000 a lire 2 milioni.

Se l'inosservanza concerne disposizioni in materia di assicurazione per danni a terzi si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro da lire 200.000 a lire 800.000.

Per la irrogazione delle sanzioni di cui ai precedenti commi, si applicano le disposizioni contenute nella legge 24 novembre 1981, n. 689. L'ufficio periferico del Ministero dei trasporti di cui all'articolo 17 della predetta legge è la direzione di circoscrizione aeroportuale.

(*È approvato*).

ALLEGATO

Caratteristiche degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo.

Struttura monoposto di peso proprio non superiore a chilogrammi trenta, ovvero a chilogrammi quaranta se provvista di motore ausiliario di potenza comunque non superiore a cinque HP.

(*È approvato*).

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

PINO LUCCHESI. Il gruppo della democrazia cristiana voterà a favore di questo provvedimento che ha stazionato a lungo in Commissione in quanto era stato abbinato ad una proposta di legge, di cui ero primo firmatario, mirante ad allargare la disciplina della materia, in particolare prevedendo la possibilità che i deltaplani venissero utilizzati anche in agricoltura e non solo per sport, sulla base dell'esperienza maturata positivamente in altri paesi europei.

Dal momento che sono state fatte pressioni da parte del folto numero di sportivi interessati al provvedimento, nonché da parte di organismi che hanno responsabilità nel settore al fine di far approvare al più presto la nuova disciplina del volo sportivo, assieme agli altri firmatari della proposta di legge che ho citato abbiamo deciso di accantonare la proposta medesima riguardante aspetti non direttamente compatibili con la materia, tenendo conto della necessità di provvedere celermente, per l'appunto, all'emanazione della disciplina in questione.

Ribadendo il nostro voto favorevole, auspico che il Senato approvi rapidamente il provvedimento con la modifica da noi apportata e conseguente alla condizione posta dalla I Commissione affari costituzionali.

FRANCO PROIETTI. Anche se il gruppo comunista non sarebbe dell'avviso di votare a favore del provvedimento in questione, condivide quanto detto circa la necessità di disciplinare la materia oggetto dello stesso. Per questa ragione siamo stati favorevoli al suo inserimento nell'ordine del giorno di questa seduta ed abbiamo deciso di non presentare emendamenti in quanto avrebbero potuto ritardare il momento della sua approvazione.

Ci asterremo, pertanto, dalla votazione, ribadendo che si tratta di un provvedimento parziale che disciplina soltanto parte della materia. Come si sa, l'attività sportiva con deltaplani ultraleggeri va espandendosi anche in conseguenza della crescita economica e civile del paese; vengono pensate e realizzate strutture nuove che mirano alla realizzazione del sogno di Icaro, del sogno dell'uomo che vola. Proprio in ragione di questo continuo progresso tecnologico riteniamo che il provvedimento non sia sufficiente a garantire i singoli nella collettività. I deltaplani sono spesso dotati di propulsori per cui invadono i cieli senza seguire precise norme: quelle che stanno per essere appro-

vate regoleranno un po' il settore senza eliminare, però, tutti i pericoli in cui può imbattersi l'aviazione civile nel suo complesso.

La nostra astensione intende, pertanto, favorire questa prima regolamentazione. Ci auguriamo che il Governo ponga mano al più presto ad una revisione generale dell'aviazione civile, commerciale, sportiva e da diporto al fine di inserire le singole discipline in un quadro organico e coordinato la cui mancanza rende difficile avere la certezza che le singole e particolari scelte che si compiono siano effettivamente in grado di tutelare gli interessi della collettività.

PRESIDENTE. Il testo unificato del disegno e della proposta di legge testé esaminato sarà immediatamente votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del testo unificato del disegno e della proposta di legge approvato dalla VIII Commissione del Senato ed esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno e proposta di legge senatori Pacini ed altri: « Disciplina del volo da diporto o sportivo » (*Approvati in un testo unificato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1092).

Presenti	24
Votanti	13
Astenuti	11
Maggioranza	7
Voti favorevoli	13
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Risulta pertanto assorbita la proposta di legge Lucchesi ed altri n. 1201.

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini Piero, Becchetti, Bernardi Guido, Bosco Manfredi, Carlotto, La Penna, Ligato, Lucchesi, Nenna D'Antonio, Picano, Santuz, Scaiola e Zuech.

Si sono astenuti:

Bernardi Antonio, Bocchi, Cannelonga, Ciancio, Cominato, Gradi, Grottola, Proietti, Riccardi, Ridi, Ronzani.

La seduta termina alle 14,10.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO