

## COMMISSIONE IX

## TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

43.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 27 APRILE 1989

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **EDDA FAGNI**

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Proposte di legge</b> (Rinvio del seguito della discussione):		<b>Proposte di legge</b> (Discussione e rimessione all'Assemblea):	
Botta ed altri: Piano decennale per la realizzazione di infrastrutture intermodali (339);		Labriola ed altri: Norme concernenti la qualifica della zona civile dell'aeroporto « Galileo Galilei » di Pisa (134);	
Lucchesi ed altri: Interventi dello Stato per la realizzazione di infrastrutture intermodali per i trasporti (2171) .....	3	Labriola ed altri: Norme sull'aeroporto « Galileo Galilei » di Pisa (2582) .....	3
Fagni Edda, <i>Presidente</i> .....	3	Fagni Edda, <i>Presidente</i> .....	3, 7, 8
		Baghino Cesco Giulio .....	6, 7, 8
<b>Inversione dell'ordine del giorno:</b>		Ghinami Alessandro, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> .....	4, 7
Fagni Edda, <i>Presidente</i> .....	3	Lucchesi Pino .....	5
		Maccheroni Giacomo .....	7
		Mensurati Elio, <i>Relatore</i> .....	3

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 9,40.**

SEVERINO CANNELONGA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

*(È approvato).*

**Seguito della discussione delle proposte di legge Botta ed altri: Piano decennale per la realizzazione di infrastrutture intermodali (339); Lucchesi ed altri: Interventi dello Stato per la realizzazione di infrastrutture intermodali per i trasporti (2171).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Botta ed altri: « Piano decennale per la realizzazione di infrastrutture intermodali »; Lucchesi ed altri: « Interventi dello Stato per la realizzazione di infrastrutture intermodali per i trasporti ».

Non essendo pervenuti i prescritti pareri delle Commissioni competenti sugli emendamenti approvati in linea di principio, rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

**Inversione dell'ordine del giorno.**

PRESIDENTE. Propongo un'inversione dell'ordine del giorno nel senso di procedere all'esame in sede referente del disegno di legge n. 3761, per poi riprendere la seduta in sede legislativa con la discussione delle proposte di legge abbinate nn. 134 e 2582.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Suspendo brevemente la seduta.

**La seduta, sospesa alle 9,45, è ripresa alle 10.**

**Discussione delle proposte di legge Labriola ed altri: Norme concernenti la qualifica della zona civile dell'aeroporto « Galileo Galilei » di Pisa (134); Labriola ed altri: Norme sull'aeroporto « Galileo Galilei » di Pisa (2582).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Labriola, Lucchesi, Bulleri, Maccheroni, Fagni, Martini, Balestracci, Polidori, Biasci: « Norme concernenti la qualifica della zona civile dell'aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa »; Labriola, Martini, Bulleri, Maccheroni, Biasci, Taddei, Angelini Piero, Fagni, Lucchesi, Matteoli, Caprili, Balestracci, Costa Alessandro, Polidori, Mattulli: « Norme sull'aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa ».

L'onorevole Mensurati ha facoltà di svolgere la relazione.

ELIO MENSURATI, *Relatore*. Le proposte di legge n. 2582 e n. 134, presentate rispettivamente il 14 agosto 1988 ed il 2 luglio 1987, concernenti la qualifica privata della zona civile dell'aeroporto « Galileo Galilei » di Pisa, muovono dalla

considerazione del ruolo di grande rilievo che ormai da tempo svolge l'aeroporto toscano. Infatti, alla dimensione regionale, assicurata per vocazione naturale date le condizioni sia geografiche sia meteorologiche della zona, e favorita dalla legge 9 agosto 1974, n. 369 (che insieme con l'attuale denominazione, definiva la somma stanziata a suo tempo per l'aeroporto di Firenze), si aggiunge ora la spiccata tendenza ad un ruolo di carattere nazionale ed internazionale, per quanto riguarda sia il traffico passeggeri, sia quello merci.

Le condizioni per uno sviluppo importante dello scalo sono rappresentate dallo spessore economico ormai assunto dalla regione Toscana, che alimenta un forte flusso di esportazioni, e dalla presenza del porto di Livorno, che costituisce un rapporto sinergico tra modi diversi di trasporto.

Riterrei opportuno assumere come testo-base per la discussione la proposta di legge n. 2582, presentata il 14 aprile 1988, alla quale mi riferirò nel prosieguo della mia relazione, dal momento che essa contiene la sostanza della proposta di legge n. 134 del 2 luglio 1987, amplia in alcune parti dell'articolato la materia oggetto della disciplina e modifica in altre, ma solo formalmente, la stesura.

L'articolo 1 autorizza il Ministero dei trasporti a riconoscere la qualifica privata alla zona civile dell'aeroporto di Pisa.

L'articolo 2 prevede che trenta anni dopo l'entrata in vigore della legge le infrastrutture costruite nell'ambito dell'aeroporto « Galileo Galilei » di Pisa diverranno proprietà dello Stato. Nel medesimo articolo, in luogo della specificazione « zona civile dell'aeroporto "Galileo Galilei" », prevista nel testo della proposta di legge n. 134, si preferisce l'espressione: « aeroporto "Galileo Galilei" ».

All'articolo 3, comma 1, si specifica che i Ministeri dei trasporti, della difesa, delle finanze e del tesoro provvedono all'adozione degli atti di rispettiva competenza necessari per l'esecuzione della legge, nonché alla disciplina, mediante

apposita integrazione o modifica della convenzione in atto, per i proventi derivanti dall'esercizio. Nello stesso comma, il consorzio aerostazione civile viene indicato con la nuova denominazione « Società aeroporto toscano SpA di Pisa (SAT) » e vengono inseriti i diritti di approdo e di partenza, espressamente esclusi invece dalla proposta di legge n. 134.

Nell'articolo 3 vengono inoltre introdotti, rispetto alla proposta di legge n. 134, i commi 2 e 3. Con il comma 2 si fa carico alla SAT, insieme con all'esercizio delle infrastrutture aeroportuali, dell'onere dell'ordinaria manutenzione delle stesse; mentre con il comma 3 si stabilisce il subentro della SAT al Ministero dei trasporti nei rapporti con l'aeronautica militare, per la manutenzione ordinaria delle piste di volo e relative vie di accesso all'area civile.

Nell'articolo 4 si rimanda alla tassa fissa di registro per l'integrazione della convenzione esistente.

L'articolo 5, infine, definisce l'entrata in vigore della legge.

In conclusione, ritengo che si possa procedere ad una rapida approvazione del provvedimento.

ALESSANDRO GHINAMI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governò è nettamente contrario all'approvazione delle proposte di legge in esame, ritenendo incomprendibile, e pertanto non accettabile, la privatizzazione della parte civile dell'aeroporto di Pisa (che sarebbe forse l'unico sottoposto a tale regime).

Siffatta misura non è consentita in considerazione del particolare *status* dello scalo pisano, che è un aeroporto militare aperto al traffico civile: è una vera e propria base militare essendo sede della 46ª aerobrigata. La stessa caratteristica hanno, del resto, gli aeroporti di Napoli e di Verona.

Si potrebbe semmai consentire una maggiore estensione dell'attuale concessione, ma sempre sul piano amministrativo. Inoltre, non si capisce la ragione della privatizzazione proposta, dalla

quale la società di gestione non trarrebbe alcun vantaggio in quanto le facoltà che ne deriverebbero sono ad essa già consentite in base alla concessione che la lega a Civilavia.

Ad avviso del Governo si tratta di un provvedimento contraddittorio perché, mentre da un lato si prevede la privatizzazione, dall'altro si pone a carico della società concessionaria solo la manutenzione ordinaria e non anche quella straordinaria, preconstituendo così una situazione di privilegio con le conseguenze che è facile immaginare, e senza considerare che nessun altro aeroporto nel nostro paese è sottoposto a tale regime.

Infine, ricordo che sulla privatizzazione dell'aeroporto di Pisa hanno manifestato avviso contrario la Presidenza del Consiglio, nonché i Ministeri della difesa, del tesoro e dei trasporti.

In base a tali considerazioni, chiedo la rimessione all'Assemblea delle due proposte di legge, ai sensi del comma 4 dell'articolo 92 del regolamento.

**PINO LUCCHESI.** Signor presidente, francamente mi meraviglia l'imprevisto atteggiamento assunto dal Governo che appare, tra l'altro, in contrasto con gli orientamenti emersi nel corso di contatti intervenuti tra le forze politiche ed il ministro dei trasporti.

Pertanto, raccomando al sottosegretario di Stato oggi presente di effettuare una verifica sulle reali volontà che guidano la politica dei trasporti nel nostro paese.

Auspico, inoltre, che la posizione totalmente negativa del Governo, espressa in questa sede in termini duri e drastici, possa essere in qualche maniera rivista. A tal fine, occorre che le forze politiche si facciano carico di un impegno a favore del provvedimento sull'aeroporto di Pisa, anche nella consapevolezza che la sua rimessione in Assemblea può comportare consistenti ritardi per la approvazione, se non addirittura un mancato accoglimento, considerate le difficoltà che possono incontrarsi per inserire nel calendario dei

lavori dell'Assemblea proposte di legge come quelle in esame.

Confermo dunque la nostra forte meraviglia per la posizione totalmente inaspettata assunta dal Governo, che dovrebbe essere riconsiderata anche tenendo conto delle motivazioni addotte dall'onorevole Mensurati nella relazione.

Ad ogni modo, desidero rivolgere un ringraziamento al relatore, il quale, seppure in maniera sintetica, ha riferito correttamente sul contenuto essenziale delle proposte di legge al nostro esame di cui sono firmatario insieme con altri colleghi.

Questi progetti di legge sono tesi a rispondere ad una reale esigenza sia dell'aeroporto di Pisa, sia, più in generale, della regione Toscana. Tale esigenza è da tempo all'attenzione della nostra Commissione, presso la quale già nella passata legislatura era giacente una proposta di legge di contenuto analogo, il cui iter però non si è concluso a causa dello scioglimento anticipato delle Camere.

Con il provvedimento in esame si intende affrontare una situazione specifica (quella appunto dell'aeroporto di Pisa), anche se va chiarito che essa non è frutto di una rivendicazione campanilistica, bensì risponde ad una necessità di carattere generale dell'intero tessuto connettivo della regione Toscana: infatti, la collocazione strategica e le caratteristiche di agibilità dell'aeroporto pisano ne hanno fatto uno scalo aereo di rilevante importanza per l'Italia centrale e, soprattutto, per la Toscana.

È da considerare, inoltre, che esso è l'unico ad essere collegato direttamente alla rete ferroviaria nazionale (ciò avverrà in futuro anche per l'aeroporto di Roma). In particolare, esiste una linea ferroviaria diretta che consente lo spostamento dall'aeroporto di Pisa alla città di Firenze in cinquantacinque minuti, che potranno ridursi a quarantacinque quando saranno terminati i lavori da effettuare in base ai provvedimenti collegati ai campionati mondiali di calcio.

Richiamiamo l'attenzione proprio sulla scadenza dei mondiali di calcio: la richiesta, avanzata da me e da altri colleghi, di

inserire nell'ordine del giorno dei lavori della nostra Commissione il provvedimento oggi in esame, è collegata anche alla specifica funzione di servizio che dovrà essere svolta dall'aeroporto di Pisa nell'estate del 1990, visto che Firenze è una delle città in cui verranno giocate le partite. Infatti, nello stesso provvedimento sui « mondiali » è prevista una norma finalizzata all'ampliamento delle strutture di parcheggio dell'aeroporto di Pisa.

Al di là di questa esigenza, la proposta di legge con il riconoscimento della qualifica privatistica dell'aeroporto « Galileo Galilei », vuole conseguire finalità più concrete, in particolare la revisione del delicato meccanismo delle tariffe di *handling*, di scarico, di atterraggio e di decollo. L'aeroporto di Pisa infatti è penalizzato rispetto ai principali scali nazionali - soprattutto di Roma e di Milano - per l'applicazione di tariffe differenziate che determina, in pratica, un minore introito per la società di gestione dell'aeroporto stesso.

Di qui la necessità di una modificazione della convenzione in atto con il Ministero dei trasporti e del subentro della Società aeroporto toscano SpA nei rapporti con l'aeronautica militare. Ricordo che quello di Pisa è un aeroporto militare aperto al traffico civile, con tutti i vantaggi e gli svantaggi che tale situazione - non modificabile - comporta. I vantaggi sono ovvi: il traffico è regolato dall'aeronautica militare e non si determinano mai inconvenienti derivanti, per esempio, dallo sciopero dei dipendenti.

Esiste tuttavia lo svantaggio della mancanza di una gestione unitaria della struttura aeroportuale, come sarebbe auspicabile. Tale situazione, ripeto, non è modificabile.

Il gruppo democratico cristiano condivide l'indicazione del relatore della scelta, come testo base, della proposta di legge n. 2582 che risulta più completa rispetto alla proposta di legge n. 134, presentata due anni or sono, in quanto tiene conto delle modificazioni di carattere normativo nel frattempo intervenute, come il passag-

gio della gestione dal primitivo consorzio ad una società della quale fanno parte la regione Toscana e taluni enti pubblici territoriali. Siamo pertanto dell'avviso che l'esigenza inizialmente alla base della proposta di legge, unitamente a quelle sopravvenute nel tempo, riguardanti la scadenza rappresentata dai campionati mondiali di calcio, impongano al Parlamento l'approvazione del provvedimento.

Annuncio che il gruppo della democrazia cristiana si adopererà affinché il Governo possa rivedere la propria posizione al riguardo.

CESCO GIULIO BAGHINO. Non si può che prendere atto della netta opposizione del Governo sulle proposte di legge all'ordine del giorno.

Il sottosegretario ha sottolineato come si siano dichiarati di contrario avviso diversi dicasteri, tra i quali quello della difesa, il cui parere ritengo sia rilevante in relazione alle caratteristiche e alle funzioni dell'aeroporto di Pisa.

Conseguentemente, è stata chiesta la rimessione in Assemblea che comporta il trasferimento del provvedimento dalla sede legislativa a quella referente.

Un aspetto desidererei mi fosse chiarito: i pareri espressi dalle Commissioni competenti sono stati acquisiti? Mi domando se non sarebbe opportuno, prima di procedere alla discussione sulle linee generali in sede legislativa, attendere l'arrivo dei prescritti pareri. Molte delle questioni sollevate dal sottosegretario Ghinami sarebbero probabilmente emerse e, quindi, avremmo evitato di far seguire alla relazione la richiesta del Governo di rimettere il provvedimento all'Assemblea.

Ad ogni modo, nella proposta di legge al nostro esame manca ogni riferimento alla società che si dovrebbe costituire *ex novo*, né si conoscono i particolari del riconoscimento della qualifica privata all'aeroporto « Galileo Galilei » di Pisa, di un'amministrazione che dovrebbe essere pubblica (ed in effetti così è « partita »), attesa l'esistenza di un traffico misto, ossia militare e civile. Tra l'altro, ricordo che quando si dovette scegliere tra lo

scalo aeroportuale di Firenze e quello di Pisa, fu evidenziata l'esigenza di una gestione pubblica.

Sempre con riferimento ai provvedimenti in esame, gradirei sapere se la proposta cui ci stiano riferendo è quella presentata nel 1987 oppure nel 1988. Infine, vorrei avere chiarimenti sulle differenze esistenti tra i due progetti di legge, con particolare riferimento all' articolo 3.

**PRESIDENTE.** Vorrei rispondere brevemente al collega Baghino precisando che il relatore, onorevole Mensurati, nell'illustrare la relazione ha indicato chiaramente il progetto di legge cui faceva riferimento, ovvero la proposta di legge n. 2582. Non solo; il relatore ha anche precisato di preferire questo progetto di legge in quanto non solo congloba quello presentato nel 1987, ma definisce anche taluni aspetti riguardanti proprio l'articolo 3 richiamato dall'onorevole Baghino.

Quanto ai pareri da richiedere, ricordo che questi riguardano le Commissioni II, IV e V. Il fatto che si possa aprire la discussione sulle linee generali non ha valore derogatorio rispetto ...

**CESCO GIULIO BAGHINO.** Rispetto alla Commissione bilancio, sì!

**PRESIDENTE.** In assenza dei pareri si può procedere all'apertura della discussione sulle linee generali ed anche costituire un comitato ristretto per esaminare in quella sede il testo-base e le eventuali proposte emendative da apportarvi, senza però passare ai voti.

Poiché nel frattempo il rappresentante del Governo ha presentato richiesta di rimessione in Assemblea del provvedimento al nostro esame, i problemi sollevati dall'onorevole Baghino non hanno ragione di esistere ed alla nostra Commissione questo provvedimento rimarrà assegnato in sede referente.

L'unico aspetto strano che mi permetto di sottolineare con molta serenità, è il parere totalmente negativo formulato dal Governo sulla proposta di legge in

esame, che è largamente unitaria in quanto sottoscritta anche da deputati del partito socialista italiano, della democrazia cristiana e del MSI-destra nazionale, provenienti da località interessate all'aeroporto di Pisa.

**CESCO GIULIO BAGHINO.** L'unico mio rammarico è che tra i firmatari della proposta vi sia anche una forza di opposizione. Diversamente, si sarebbe potuto dimostrare che la maggioranza non è a stretto contatto con il Governo!

**PRESIDENTE.** Questo contatto è paragonabile a quello esistente negli impianti elettrici in cui a volte il *relais* scatta, mentre altre volte ciò non avviene.

**GIACOMO MACCHERONI.** Sulle dichiarazioni del Governo avremo modo di ritornare allorché il provvedimento sarà esaminato dall'Assemblea. Ad ogni modo, il riferimento del presidente della Commissione alla vasta adesione delle forze politiche alla proposta di legge in esame, dimostra l'importanza e la rilevanza che il provvedimento riveste, oltre ad assumere un significato politico. Le dichiarazioni del rappresentante dell'esecutivo sorprendono in quanto, come ha accennato il collega Lucchesi, il provvedimento — modificato solo formalmente — sarebbe stato approvato in sede legislativa dalla nostra Commissione se non fosse intervenuta la fine anticipata della legislatura. Il parere totalmente negativo del sottosegretario Ghinami ...

**ALESSANDRO GHINAMI, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Scusi l'interruzione, onorevole Maccheroni, ma intendo ricordarle che il provvedimento è stato presentato nella VII, VIII, IX e X legislatura ed il Governo ha sempre dichiarato di non essere d'accordo. Se la proposta non è passata durante quattro legislature, credo una ragione esista!

**GIACOMO MACCHERONI.** Vi sarà anche una ragione, ma è stato osservato che se non fosse intervenuta l'interruzione anti-

cipata della legislatura, il provvedimento oggi in esame sarebbe stato quasi sicuramente già approvato.

Comunque, a parte la storia procedurale del progetto di legge sull'aeroporto « Galileo Galilei » di Pisa, condivido le osservazioni del relatore e dell'onorevole Lucchesi, i quali hanno ricordato le ragioni di fondo ai fini della sua approvazione. Tra queste vanno soprattutto considerate la crescente importanza dello scalo aereo in questione ed il fatto che l'esigenza di un suo sviluppo è stata condivisa dal Piano nazionale dei trasporti, nell'ambito del quale sono state definite le sue funzioni. A tali ragioni va aggiunta la considerazione dell'attività che dovrà essere svolta dall'aeroporto stesso, nel corso dei prossimi campionati di calcio, confermata dalle previsioni normative contenute nel decreto-legge sui mondiali del 1990, tendenti a rendere più funzionali i suoi servizi e le relative infrastrutture viarie e ferroviarie.

Risulta dunque davvero sorprendente la posizione del Governo e la sua insistenza su vecchi motivi come quello del carattere militare dell'aeroporto di Pisa, visto che sono state definite nuove funzioni in base alle quali si è registrata una notevole crescita del suo utilizzo.

Inoltre, desidero osservare — senza l'intenzione di creare motivi di dissidio — che, nel corso di ripetuti incontri con rappresentanti del Governo, non mi è mai sembrato di ascoltare opinioni totalmente negative, come quelle espresse stamane.

A questo punto, a mio avviso, occorre che ognuno di noi si faccia carico del compito di esaminare gli argomenti sostenuti in questa sede dal rappresentante del Governo ed i riferiti pareri negativi dei vari ministeri, affinché si possa successivamente attivarsi — lo dico chiara-

mente — per una modifica dell'attuale atteggiamento del Governo.

Auspico infine che nel corso dell'esame in Assemblea la sostanziale unità delle forze politiche possa prevalere su ragioni che appaiono burocratiche e formali, rispetto a quelle sostanziali che sono invece alla base del provvedimento di legge in esame.

CESCO GIULIO BAGHINO. La richiesta di rimessione in Assemblea formulata dal Governo dovrebbe precludere ogni seguito della discussione in Commissione, signor presidente !

PRESIDENTE. I colleghi stanno semplicemente esprimendo la propria posizione dissenziente rispetto a quella dell'esecutivo, onorevole Baghino.

La richiesta del Governo di rimessione all'Assemblea delle proposte di legge n. 134 e n. 2582, ai sensi del comma 4 dell'articolo 92 del regolamento, sarà subito comunicata al Presidente della Camera. Naturalmente, i colleghi potranno assumere le iniziative che riterranno opportune (per esempio, prendendo contatto con i ministeri che hanno espresso un parere negativo), al fine di modificare la posizione espressa dal Governo stamane.

La discussione delle proposte di legge è pertanto sospesa.

**La seduta termina alle 10,35.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
DOTT. GIANLUIGI MAROZZA

---

*Licenziato per la composizione e la stampa dal  
Servizio Stenografia delle Commissioni e degli  
Organi Collegiali il 15 maggio 1989.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO