

## COMMISSIONE IX

## TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

104.

## SEDUTA DI MARTEDÌ 30 LUGLIO 1991

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE EDDA FAGNI

## INDICE

	PAG		PAG
<b>Disegno e proposte di legge</b> (Seguito della discussione e rinvio):		Baghino Cesco Giulio (gruppo MSI-destra nazionale) .....	8
Modifica alla legge 23 dicembre 1980, n. 930, recante norme sui servizi antincendi negli aeroporti (5383);		Cannelonga Severino (gruppo comunista-PDS) .....	12
Sospiri: Modifica dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 1980, n. 930, recante norme sui servizi antincendi negli aeroporti e sui servizi di supporto tecnico ed amministrativo-contabile del Corpo nazionale dei vigili del fuoco (1777);		Chella Mario (gruppo comunista-PDS) .....	11
Consiglio regionale dell'Abruzzo: Modifiche ed integrazioni alla legge 23 dicembre 1980, n. 930, concernente norme sui servizi antincendi negli aeroporti e sui servizi di supporto tecnico ed amministrativo-contabile del Corpo nazionale dei vigili del fuoco (4363) .....	3	Ciancio Antonio (gruppo comunista-PDS) ...	12
Fagni Edda, <i>Presidente</i> .....	3, 6, 13	Ciliberti Franco (gruppo DC) .....	7
Angelini Giordano (gruppo comunista-PDS) .....	7	Cursi Cesare (gruppo DC) .....	11
		Lorenzetti Pasquale Maria Rita (gruppo comunista-PDS) .....	9
		Matulli Giuseppe (gruppo DC) .....	10
		Mensurati Elio (gruppo DC), <i>Relatore</i> .....	6
		Sannella Benedetto (gruppo comunista-PDS) .....	7
		Spini Valdo, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i> .....	6
		<b>Sui lavori della Commissione:</b>	
		Fagni Edda, <i>Presidente</i> .....	13, 14
		Barbalace Francesco (gruppo PSI) .....	13

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 16,40.**

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

(È approvato).

**Seguito della discussione del disegno di legge: Modifica alla legge 23 dicembre 1980, n. 930, recante norme sui servizi antincendi negli aeroporti (5383); e delle proposte di legge Sospiri: Modifica dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 1980, n. 930, recante norme sui servizi antincendi negli aeroporti e sui servizi di supporto tecnico ed amministrativo-contabile del Corpo nazionale dei vigili del fuoco (1777); Consiglio regionale dell'Abruzzo: Modifiche ed integrazioni alla legge 23 dicembre 1980, n. 930, concernente norme sui servizi antincendi negli aeroporti e sui servizi di supporto tecnico ed amministrativo-contabile del Corpo nazionale dei vigili del fuoco (4363).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata del disegno di legge: « Modifica alla legge 23 dicembre 1980, n. 930, recante norme sui servizi antincendi negli aeroporti »; e delle proposte di legge di iniziativa del deputato Sospiri: « Modifica dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 1980, n. 930, recante norme sui servizi antincendi negli aeroporti e sui servizi di supporto tecnico ed amministrativo-contabile del Corpo nazionale dei vigili del fuoco »; del Consiglio regionale dell'Abruzzo: « Modifiche ed integrazioni alla legge 23 dicembre 1980, n. 930, concernente norme sui servizi antincendi negli aeroporti e sui ser-

vizi di supporto tecnico ed amministrativo-contabile del Corpo nazionale dei vigili del fuoco ».

Ricordo che nella seduta del 16 maggio scorso è stata chiusa la discussione sulle linee generali ed è stato costituito un Comitato ristretto che ha adottato, il 25 luglio, il seguente testo unificato:

ART. 1.

1. La tabella A di cui all'articolo 1 della legge 23 dicembre 1980, n. 930, è integrata, a decorrere dal 1° gennaio 1991, con gli aeroporti di Firenze-Peretola e Pescara, rispettivamente inseriti nella quinta e nella terza classe.

2. L'assunzione da parte del Ministero dell'interno del servizio antincendi negli aeroporti di cui al comma 1 è comunque subordinata alla disponibilità dei mezzi, dei materiali tecnici e delle infrastrutture definitive, nonché ai tempi tecnici occorrenti per l'assunzione e l'addestramento del necessario personale dei vigili del fuoco; fino ad allora e comunque non oltre il 30 giugno 1991, il servizio antincendi negli aeroporti di cui al comma 1 proseguirà con le modalità in atto.

3. Nell'aeroporto di Grosseto il servizio antincendi continua ad essere svolto dall'Amministrazione militare.

ART. 2.

1. Negli aeroporti di cui alla tabella A della legge 23 dicembre 1980, n. 930, come integrata dall'articolo 1 della presente legge, i locali per i servizi antincendi, articolati in servizi di soccorso, servizi di supporto e servizi ausiliari con i relativi impianti tecnologici, nonché le

attrezzature e le infrastrutture per l'addestramento specifico del personale, sono approntati direttamente dal Ministero dell'interno per gli aeroporti a gestione statale e dal gestore per gli aeroporti in concessione; in questo ultimo caso vengono dati in uso, a titolo gratuito, al Ministero dell'interno.

2. Negli aeroporti a gestione statale le infrastrutture esistenti, attualmente assegnate in uso governativo al Ministero dei trasporti, vengono assegnate allo stesso titolo, a cura del Ministero delle finanze, al Ministero dell'interno.

3. Per tutti gli aeroporti a gestione statale della citata tabella A, i progetti di massima per la costruzione e la ristrutturazione dei locali e degli impianti di cui al comma 1 sono elaborati dalla Direzione generale della protezione civile e dei servizi antincendi del Ministero dell'interno; per gli aeroporti in concessione sia i progetti di massima che quelli definitivi dovranno essere approvati dalla citata Direzione generale.

4. Il Ministero delle finanze provvederà all'assegnazione al Ministero dell'interno, in uso governativo, delle aree necessarie attualmente utilizzate allo stesso titolo dal Ministero dei trasporti, al quale continuano a far carico i sistemi di interconnessione e di comunicazione anche viaria per quanto concerne gli allacciamenti con le zone operative e la viabilità aeroportuale.

5. Negli aeroporti in concessione le infrastrutture mancanti, sostitutive o integrative e le ristrutturazioni, richieste dalla Direzione generale della protezione civile e dei servizi antincendi, dovranno essere completate a cura dei rispettivi gestori entro cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, secondo il programma formulato dalla predetta Direzione.

6. Le spese per costruzioni, ristrutturazioni, manutenzione ordinaria e straordinaria, arredamento tecnico e logistico, per il condizionamento integrale, per le pulizie, per le utenze di energia elettrica, acqua, gas, telefoni, sgombero rifiuti per i locali, per gli impianti e le infrastrutture di cui al comma 1 sono a carico, rispetti-

vamente, del Ministero dell'interno, negli aeroporti a gestione statale, e del gestore degli aeroporti dati in concessione.

#### ART. 3.

1. In via eccezionale, tenuto conto della indifferibilità ed urgenza delle opere previste all'articolo 2, per la durata di un quinquennio, i progetti elaborati dalla Direzione generale della protezione civile e dei servizi antincendi, nonché i contratti, gli atti di concessione, le convenzioni per la esecuzione dei lavori, delle provviste e delle forniture inerenti all'attuazione degli adempimenti di cui all'articolo 2, qualunque siano le modalità con le quali si sia provveduto ad aggiudicare la fornitura o lavoro, sono approvati dallo stesso Ministero dell'interno senza i preventivi pareri previsti dalle norme vigenti, qualora essi non vengano rilasciati entro il termine di trenta giorni dalla loro richiesta. Per tali forniture o lavori ed entro il limite massimo di spesa di 700 milioni di lire, è, altresì, consentito il ricorso alla trattativa privata in deroga alle norme sulla contabilità generale dello Stato; l'impiego di tale procedura deve risultare comunque compatibile con le direttive comunitarie in materia.

2. L'approvazione dei progetti di massima equivale a dichiarazione di pubblica utilità e di indifferibilità delle spese.

3. Gli incarichi per la direzione dei lavori e per i collaudi saranno conferiti con decreto del Ministro dell'interno e compensati in base alla normativa vigente.

4. Per gli atti inerenti all'esecuzione delle opere e forniture di cui al presente articolo il controllo di legittimità è esercitato in via successiva. Non sono comunque derogabili le norme della legge 13 settembre 1982, n. 646, e successive modificazioni e integrazioni.

#### ART. 4.

1. Le abilitazioni di cui all'articolo 3 della legge 23 dicembre 1980, n. 930,

sono rilasciate dal Servizio ispettivo antincendi aeroportuale e portuale del Ministero dell'interno.

2. Le modalità di applicazione della legge 26 luglio 1965, n. 966, ai fini degli adempimenti previsti dal decreto ministeriale 19 settembre 1984, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 275 del 5 ottobre 1984, possono prevedere l'accorpamento delle prestazioni semestrali o annuali; fino a quando non sarà emanato il regolamento previsto dall'articolo 2 della legge 8 agosto 1985, n. 425, l'entità del deposito provvisorio sarà commisurato alle prestazioni effettuate nel semestre o nell'anno precedente.

3. Il Ministro dell'interno, sentito il Ministro dei trasporti, provvede, con proprio decreto, ad emanare le disposizioni tecniche di cui all'articolo 1 della legge 13 maggio 1983, n. 213, concernenti il servizio antincendi aeroportuale.

#### ART. 5.

1. Ai fini dell'attuazione della presente legge, in attesa che siano determinate per il personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco le dotazioni organiche di ciascuna qualifica funzionale ed i profili professionali, a decorrere dal 1° gennaio 1991 il ruolo tecnico della carriera di concetto del Corpo nazionale dei vigili del fuoco è aumentato di 2 unità, gli organici della carriera dei capi reparto e capi squadra e quelli della carriera dei vigili del Corpo nazionale dei vigili del fuoco sono aumentati, rispettivamente, di 57 e 70 unità.

2. Sempre ai fini dell'attuazione della presente legge, a decorrere dal 1° gennaio 1994 gli organici della carriera dei capi reparto e capi squadra, nonché quelli della carriera dei vigili del Corpo nazionale dei vigili del fuoco sono ulteriormente aumentati, rispettivamente, di 20 e 25 unità.

#### ART. 6.

1. L'articolo 4 della legge 23 dicembre 1980, n. 930, è abrogato.

#### ART. 7.

Nel primo comma dell'articolo 10 del regolamento concernente l'espletamento dei servizi di prevenzione e vigilanza antincendi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1982, n. 577, le parole « da tre esperti, designati dalle organizzazioni rappresentative sul piano nazionale » sono sostituite dalle seguenti « da tre esperti, designati dalle confederazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale ».

#### ART. 8.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, con esclusione di quello relativo all'articolo 2, valutato in lire 9.610 milioni a decorrere dall'anno 1991, di cui lire 4.360 milioni per spese inerenti il personale, lire 5.000 milioni per la gestione delle infrastrutture e lire 250 milioni per la gestione di macchinari e dei materiali, si provvede, mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1991-1993, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il medesimo anno all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento « Modifiche alla legge n. 930 del 1980, recante norme sui servizi antincendi negli aeroporti ».

2. All'onere relativo al completamento, alla ristrutturazione e all'integrazione e costruzione delle infrastrutture di cui all'articolo 2 pari a complessive lire 20.000 milioni in ragione di lire 4.000 milioni annue per il quinquennio 1991-1995, si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto ai fini del bilancio triennale 1991-1993, al capitolo 9001 del predetto stato di previsione del Ministero del tesoro per il medesimo anno utilizzando lo specifico accantonamento « Modifiche alla legge n. 930 del 1980, recante norme sui servizi antincendi negli aeroporti ».

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

## ART. 9.

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

ELIO MENSURATI, *Relatore*. Il testo unificato predisposto dal Comitato ristretto, che sottopongo alla Commissione, consta sostanzialmente del testo del disegno di legge n. 5383 integrato da un emendamento recepito nell'articolo 7 e relativo ad una modifica del comma 1 dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 577 del 29 luglio 1982. In particolare, la dizione « organizzazioni sindacali rappresentative sul piano nazionale » viene sostituita con quella, che ritengo maggiormente precisa, di « confederazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale ».

Sulla materia al nostro esame si sono tenute numerose audizioni dalle quali è risultata confermata l'esigenza, da cui trae origine il disegno di legge n. 5383, di far fronte alla situazione d'emergenza che interessa soprattutto gli aeroporti di Firenze-Peretola e di Pescara, caratterizzati da un traffico passeggeri molto intenso, situazione alla quale il Governo ha prestato, a ragione, un'attenzione particolare.

Vi sono altre questioni da affrontare subito, tra le quali la razionalizzazione dell'intervento del Ministero dell'interno in luogo di quello dei trasporti. Ciò al fine di consentire al Corpo dei vigili del fuoco di prestare un servizio antincendio migliore sotto il profilo qualitativo.

Un altro problema è quello di dotare anche altri aeroporti, oltre a quelli di Firenze-Peretola e di Pescara, di un servizio antincendi; abbiamo cercato di affrontarlo, individuando un criterio di carattere generale. Nel corso delle audizioni che si sono svolte si è però constatata l'impossibilità di indicare per legge criteri che possano consentire di risolvere la

questione con obiettività, a meno di dotare di un servizio antincendi affidato ai Corpo dei vigili del fuoco tutti gli aeroporti, prospettiva che peraltro appare eccessiva perché non avrebbe alcuna logica nel quadro del piano generale dei trasporti.

Quindi, richiamando i contenuti della relazione da me illustrata nella seduta del 16 maggio scorso, proporrei di proseguire la discussione sul testo unificato predisposto dal Comitato ristretto che, come dicevo, si basa soprattutto sul disegno di legge del Governo e prevede l'inserimento degli aeroporti di Firenze-Peretola e di Pescara nell'elenco di cui alla tabella A della legge n. 930 del 1980 (ossia tra le strutture nelle quali il servizio antincendio è assicurato con personale e mezzi del Corpo dei vigili del fuoco), risolvendo così il passaggio delle competenze dal Ministero dei trasporti a quello dell'interno. Nel contempo, mi sono fatto carico di predisporre una bozza di proposta di legge di delega al Governo con la quale si individuano alcuni criteri di carattere generale tra cui, ovviamente, il numero dei passeggeri ed il volume di traffico merci e privato.

Ciò consentirebbe una maggiore elasticità e la possibilità, in relazione allo sviluppo del traffico aereo e nella logica della politica dei trasporti, di dare risposta al problema dei servizi antincendio anche in aeroporti diversi da quelli di Firenze-Peretola e di Pescara.

In conclusione, propongo di adottare come testo base per la discussione quello predisposto dal Comitato ristretto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta del relatore.

(È approvata).

VALDO SPINI, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Non ho molto da aggiungere a quanto detto dall'onorevole Mensurati. Voglio solo far rilevare che il Ministero dell'interno non ha alcuna obiezione di principio ad assumere direttamente il compito di assicurare il servizio antincendio in qualsiasi aeroporto attraverso il

Corpo dei vigili del fuoco a condizione però di disporre di mezzi ed uomini adeguati.

Il disegno di legge n. 5383 prevede l'inserimento nella tabella A allegata alla legge n. 930 del 1980, contenente la classificazione degli aeroporti nazionali in cui è necessaria l'assunzione del servizio antincendi da parte del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, dei soli scali di Firenze-Peretola e di Pescara in considerazione del loro volume di traffico, prevedendo inoltre per questi stessi aeroporti un'assunzione di personale scaglionata negli anni 1991 e 1994. Ciò in quanto il Ministero del tesoro ha ritenuto intoccabile la legge finanziaria relativa al triennio in corso.

Pertanto, per far fronte alle giuste e legittime esigenze di altri aeroporti che auspiccherebbero, anche come incentivo, l'assunzione diretta del servizio antincendio da parte dei vigili del fuoco, credo non vi sia altra strada da seguire che quella della legge delega proposta dal relatore. Nell'attuale condizione è logico infatti prevedere che l'eventuale appesantimento, in termini economici e finanziari, del provvedimento al nostro esame avrebbe l'unica conseguenza di provocare il blocco di tutte le iniziative.

Aggiungo, inoltre, che nel frattempo l'aeronautica militare ha abbandonato, dal 1° luglio scorso, il servizio che svolgeva a Firenze-Peretola, il quale è ripreso soltanto dietro il pagamento di una convenzione valida fino al 31 ottobre.

Poiché altri aeroporti con lo stesso movimento di passeggeri non sono soggetti a tale onere, lo scalo in questione viene di fatto penalizzato. Per tale ragione credo che non sia giusto prevedere trattamenti diversi per situazioni uguali.

Desidero, inoltre, aggiungere che ci rendiamo conto dell'inadeguatezza della legge n. 930 del 1980, che individua gli aeroporti per i quali il servizio antincendi è assicurato dai vigili del fuoco in base a criteri meramente numerici; è opportuno, infatti, adottare in questa materia anche criteri di carattere programmatico.

Infine, condivido pienamente l'inserimento nel testo unificato dell'articolo 7, relativo alla modifica dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1982, n. 577, preannunciando fin d'ora la piena disponibilità del Governo nei confronti della proposta di legge delega alla quale si è fatto riferimento.

GIORDANO ANGELINI. Poiché il testo unificato è stato sottoposto soltanto oggi all'attenzione della Commissione, chiediamo di rinviarne a domani l'esame, in quanto avvertiamo l'esigenza di una più approfondita riflessione.

Inoltre, poiché il sottosegretario ha fatto riferimento alla situazione di Firenze, desidero sottolineare la difficoltà in cui si trova l'aeroporto di Taranto a seguito della minaccia di abbandono, da parte della marina militare, del servizio antincendi prestato presso tale struttura. In proposito, se la situazione non dovesse sbloccarsi, si giungerebbe alla chiusura di quell'aeroporto.

BENEDETTO SANNELLA. Riallacciandomi alle considerazioni svolte dall'onorevole Angelini, desidero ricordare che, a partire dal 1° luglio scorso, la marina militare ha sospeso il servizio antincendi che prestava presso l'aeroporto civile di Taranto. Ciò crea una situazione di estrema difficoltà, per cui i voli sono sospesi o vengono effettuati solo dopo forti pressioni.

Dal momento che è già stato stipulato un accordo con l'ATI al fine di ripristinare i voli, è evidente che se la marina militare non riprenderà la fornitura del servizio antincendi, l'aeroporto di Taranto rischierà la definitiva chiusura.

Ritengo, quindi, che la Commissione e il Governo dovrebbero adoperarsi affinché la stessa marina militare riprenda il suddetto servizio almeno finché non interverrà la legge di delegazione.

FRANCO CILIBERTI. Ho chiesto la parola per sottolineare che non condivido la

limitazione del testo in esame ai soli aeroporti di Firenze e Pescara, in quanto tale limitazione si fonda su criteri puramente quantitativi. Infatti, per una razionale soluzione del problema della gestione del servizio antincendi negli aeroporti si dovrebbe tenere conto anche dell'esigenza di una equilibrata presenza di aeroporti nelle varie parti del territorio.

Vi sono, oltretutto, regioni in cui il trasporto aereo costituisce pressoché l'unica modalità di collegamento con altre zone per superare una situazione naturale di isolamento. Di fronte a tali situazioni, se si facesse riferimento ad un criterio esclusivamente quantitativo senza tenere conto del rapporto con la popolazione, si introdurrebbe un discorso falsamente egualitario.

In Umbria, per esempio, esiste un solo sistema di collegamento aereo, che è rappresentato dall'aeroporto di Sant'Egidio, a Perugia, che oltre tutto interessa anche alcune realtà delle Marche e della Toscana meridionale, quali le città di Chiusi e Siena. Attribuire una delega al Governo con la sola indicazione del criterio quantitativo, mi sembra insufficiente, a meno che non si voglia tenere conto anche di un'equilibrata presenza di aeroporti nelle diverse regioni.

Debbo anche rilevare — non mi rivolgo al sottosegretario Spini che ringrazio per essere intervenuto alla seduta odierna e per la sua chiarezza — che il ministro dei trasporti in questi giorni, girando per l'Italia, ha annunciato in prima persona, o attraverso gli amministratori locali, la disponibilità a finanziare questa o quella richiesta, mettendo così in difficoltà i parlamentari che si sono spesso trovati esposti al giudizio popolare per non aver sostenuto certe proposte con sufficiente vigore.

Mi rendo conto che ognuno prospetta ipotesi di modifica mirate a fare il proprio interesse, ma vorrei ricordare che nell'aeroporto di Perugia-Sant'Egidio il servizio antincendi non è mai stato svolto né dalla marina né dall'aeronautica, ma è sempre stato pagato dalle istituzioni locali, peraltro governate da partiti di cui

non faccio parte, dagli enti locali e dalla camera di commercio, consapevoli del valore strategico dell'aeroporto per far uscire la regione dall'isolamento.

Vorrei sapere dal relatore, onorevole Mensurati, e dal rappresentante del Governo se per affrontare il problema della gestione del servizio antincendi si intenda tenere conto solo di criteri puramente quantitativi senza considerare che in alcune regioni non esiste che un modestissimo servizio aeroportuale.

In secondo luogo mi chiedo quale impegno il Ministero dei trasporti intenda assumere affinché la legge finanziaria del prossimo anno contenga un capitolo di spesa in virtù del quale la legge delega preannunciata non sia soggetta ancora una volta alle pressioni più forti, ma esprima la volontà di comprendere le esigenze regionali.

CESCO GIULIO BAGHINO. Il problema del servizio antincendio negli aeroporti è annoso, tanto che dalla scadenza della legge n. 930 del 1980 si sono succedute dieci od undici proroghe. La realtà è che non è possibile affidare la gestione di tali servizi negli aeroporti esclusi dall'elenco di cui alla tabella A ai comuni od agli enti locali, sia per il costo che essi comportano sia per la necessità di reperire il personale da adibire ai servizi stessi.

In passato si era promossa l'iniziativa di incrementare l'organico dei vigili del fuoco per poterne assicurare un'adeguata presenza negli aeroporti. Da allora, dopo i provvedimenti di proroga che ho ricordato, si è arrivati al disegno di legge n. 5383 che prevede l'inserimento nell'elenco di cui alla tabella A dei soli aeroporti di Firenze-Peretola e di Pescara, seguendo in pratica, anche in questo caso, il solo criterio quantitativo, senza tenere presente i mutamenti che hanno interessato il servizio aereo in Italia. Di tali mutamenti costituisce una prova il fatto che l'ATI ha dovuto inserire numerose tratte rientranti, peraltro, nella vecchia convenzione realizzata con l'Alitalia e che quest'ultima non copriva a dovere. Sono state inoltre attribuite concessioni anche



ad altre società che svolgono un'attività aerea limitata, ma che permettono di far fronte all'incremento del traffico aereo.

Nel corso della seduta del 16 maggio scorso, ho chiesto alcuni chiarimenti circa l'aeroporto di Villanova di Albenga che, secondo quanto è stato affermato, sarebbe interessato da un traffico limitato ai velivoli dei locali *aeroclub*. Mi sembra invece sia stata costituita una società a carattere pubblico in grado di svolgere in quello scalo un'attività notevole.

Attendevo chiarimenti in merito all'attuale entità del traffico aereo nell'aeroporto in questione, non avendo provveduto direttamente ad acquisire — come forse avrei dovuto fare — le relative informazioni. Considerando però che su tutto il territorio nazionale si riscontra un'intensificazione dell'attività aerea, che l'aeroporto di Villanova di Albenga è già esistente, ha svolto in passato un'attività di servizio a favore dei floricoltori ed è stato utilizzato per altre manifestazioni, ritengo che sottrarre a questo aeroporto qualsiasi aiuto per la gestione del servizio antincendio sia contrario allo sviluppo del comparto aereo che si sta verificando nel nostro paese.

Procedere all'approvazione del disegno di legge in esame che tiene conto dei soli aeroporti di Firenze-Peretola e Pescara e, contemporaneamente, presentare una proposta di legge recante delega al Governo per risolvere la questione dei restanti scali, significa evitare di affrontare il problema nella sua globalità.

Per la sicurezza di qualsiasi scalo, indipendentemente dall'intensità del traffico da cui è interessato, sarebbe necessaria la presenza dei vigili del fuoco. L'onere di assicurare il servizio antincendi non può gravare sul bilancio del comune in cui è collocato un aeroporto, dati gli oneri che tale servizio comporta.

Il senso di responsabilità ci impone di affrontare la problematica del servizio antincendi negli aeroporti nella sua totalità. Qualora non vi fosse la disponibilità a procedere in tal modo, dovremmo almeno ottenere dal Governo, attraverso appositi

ordini del giorno che tengano conto anche delle situazioni di maggiore urgenza, precisi impegni in ordine ad una futura soluzione. È stata richiamata la situazione dell'aeroporto di Taranto, nel quale il servizio antincendio era assicurato dalla marina militare e che, a seguito della cessazione di tale servizio, si è venuto a trovare nella stessa situazione degli aeroporti di Villanova di Albenga e di Perugia-Sant'Egidio.

L'impossibilità di attribuire agli enti locali l'onere di assicurare il servizio antincendi ci impone di intervenire non solo presso il Ministero dei trasporti, ma anche presso quello dell'interno affinché venga assicurata la presenza dei vigili del fuoco ovunque si svolge attività aeroportuale. Se così non fosse si comprometterebbe quella sicurezza che è indispensabile in qualsiasi scalo. Non possiamo ammettere, infatti, che una stazione dei vigili del fuoco disti magari 20 o 30 chilometri dall'aeroporto nel quale si deve assicurare il servizio antincendi.

**MARIA RITA LORENZETTI PASQUALE.**  
Nel ringraziare per l'ospitalità concessami dalla Commissione trasporti, desidero preannunciare alcuni emendamenti presentati da parlamentari umbri e riferiti all'aeroporto di Perugia-Sant'Egidio.

A tale riguardo, vorrei precisare, in primo luogo, che non intendiamo assolutamente bloccare la proposta di legge in esame cercando di « appesantirla » dal punto di vista finanziario, quasi a voler dire: « Muoia Sansone con tutti i filistei! ». Non è questa, infatti, la nostra intenzione.

Dobbiamo, comunque, esprimere con grande determinazione un certo rammarico per il fatto che nel provvedimento in esame non sia stato inserito l'aeroporto di Sant'Egidio. Di fronte a tale situazione, abbiamo quasi la sensazione che il Governo agisca in modo molto contraddittorio: infatti, mentre esso ha investito bene dal punto di vista qualitativo e quantitativo sull'aeroporto in questione, nello stesso tempo nega a tale struttura la possibilità di vivere tranquillamente.

A titolo di esempio vorrei citare soltanto un dato, anche per dimostrare che non veniamo qui a « tendere la mano »: mi riferisco al fatto che il complesso delle istituzioni umbre e le associazioni di artigiani e industriali della stessa regione devono sostenere un onere finanziario che, soltanto per il personale, è pari ad oltre un miliardo di lire all'anno.

Inoltre, poiché ricopro la carica di presidente dell'Aeroclub di Foligno, conosco bene il costo di un servizio antincendi.

Inoltre, in riferimento ai criteri che venivano ipotizzati per il provvedimento in esame e per la legge di delegazione proposta dal relatore e sulla quale il Governo si è dichiarato d'accordo, desidero sottolineare l'opportunità di valutare l'ordine degli investimenti dei fondi stanziati dal FIO e dal Piano per gli aeroporti.

Tra l'altro, con particolare riferimento all'Umbria, tenuto conto della situazione infrastrutturale complessiva di tale regione, l'aeroporto di Sant'Egidio rappresenta una scelta determinante. In caso contrario, si continuerà a dire che l'Umbria è una regione molto bella, un'isola felice caratterizzata da centri storici meravigliosi, ma resterà sempre il problema del suo isolamento. A titolo di esempio, chiunque può constatare le difficoltà che si incontrano nel raggiungere Perugia in treno.

Siamo in presenza, quindi, di problemi molto seri che vanno attentamente valutati nel momento in cui si deve decidere l'inserimento dell'aeroporto in questione nella tabella A.

Desidero, inoltre, ricordare che il Piano nazionale dei trasporti prevedeva l'esistenza di almeno un aeroporto in ogni regione. Nel caso dell'Umbria, invece, l'aeroporto più vicino (Roma o Firenze) si trova ad una distanza percorribile in due ore e mezzo. È evidente, quindi, l'importanza determinante che assume l'aeroporto di Sant'Egidio.

In conclusione, vorrei ricordare che il ministro Bernini, nel corso di un incontro svoltosi a Foligno il 12 luglio scorso, si

era impegnato pubblicamente a sostenere le nostre ragioni. In proposito, ognuno dovrebbe assumersi la responsabilità delle proprie azioni, evitando di prendere impegni soltanto per fare bella figura durante una visita *in loco* per poi dimenticare completamente l'impegno assunto e fuggire via, come è accaduto prima che iniziasse la seduta dedicata all'esame del provvedimento all'ordine del giorno.

GIUSEPPE MATULLI. La proposta di legge preannunciata, presentata dal relatore Mensurati e concernente una delega al Governo per l'individuazione delle opportune soluzioni per gli aeroporti diversi da Firenze e Pescara e non inseriti nella tabella A di cui alla legge n. 930 del 1980, può rappresentare una soluzione idonea ai limiti del disegno di legge n. 5383, nonché la sede in cui esaminare globalmente il problema della gestione del servizio antincendi negli aeroporti.

A tale riguardo, anche se non vi sarà la possibilità di realizzare un aeroporto per ogni città, il Governo dovrà dare le sue indicazioni circa i criteri dell'organizzazione aeroportuale del nostro paese.

Naturalmente, siamo consapevoli della situazione di difficoltà che si sta verificando a Taranto a causa del fatto che un servizio prestato fino ad un certo momento viene improvvisamente sospeso. Propongo, pertanto, che la Commissione si adoperi affinché il Governo promuova tutte le iniziative opportune per il raggiungimento di un accordo con le amministrazioni statali interessate al fine di risolvere temporaneamente la situazione di emergenza che si è creata. Credo, comunque, che per la nostra Commissione sia importante riuscire a trovare una soluzione che rappresenti al tempo stesso una risposta ai problemi immediati ed un'indicazione di prospettiva nell'ambito della quale possano collocarsi le legittime aspettative degli interessati. Non vorrei, invece, che finissimo con il procedere di rinvio in rinvio proprio perché non riusciamo a dare soluzione a problemi legittimi.

MARIO CHELLA. Non sono tra coloro che avvertono fortemente le spinte campanilistiche delle piccole città o degli aeroporti e degli *aeroclub* locali. Tuttavia, essendo un deputato della Liguria, sono sensibile alle esigenze della regione.

L'aeroporto di Villanova di Albenga sta assumendo una sempre crescente importanza dal punto di vista del trasporto passeggeri ed anche per quanto concerne lo sviluppo delle attività economiche legate alla floricoltura. Aggiungo anche che in Liguria non vi è altro aeroporto se non quello di Genova. Non si può quindi certo dire che questa regione, tenuto conto anche delle sue caratteristiche orografiche, sia molto favorita.

Aggiungo anche che l'aeroporto di Villanova di Albenga è gestito da una società pubblica e non da un *aeroclub* privato. Il comune interessato e la stessa regione Liguria si sono pertanto espressi per sollecitare l'inserimento dell'aeroporto in questione nell'elenco di cui nella tabella A delle legge n. 930 del 1980 e ritengo che tale richiesta sia più di altre meritevole di essere presa in considerazione.

CESARE CURSI. Voglio ricordare ai colleghi l'incontro che si è svolto dieci o quindici giorni fa con i rappresentanti di tutte le società aeroportuali. In quella sede ho avuto l'occasione di ascoltare le affermazioni e le dichiarazioni degli esponenti dei gruppi parlamentari in ordine ad un certo tipo di esigenza. Oggi leggo che il testo predisposto dal Comitato ristretto prevede l'inserimento nella tabella A della legge n. 930 del 1980 dei soli aeroporti di Firenze-Peretola e di Pescara, il primo dei quali versa in una situazione di emergenza mentre il secondo è stato oggetto di specifiche indicazioni da parte dei rappresentanti delle società aeroportuali interpellate.

A differenza dell'onorevole Chella, essendo un deputato laziale, non debbo sostenere le esigenze di alcun aeroporto minore. Voglio però sottolineare che in occasione dell'incontro ricordato sostenemmo la necessità che, per quanto ri-

guarda l'aeroporto di Taranto, la marina militare continuasse almeno a svolgere il servizio antincendi. Inoltre ho sottoscritto, insieme all'onorevole Ciliberti e ad altri colleghi, un emendamento concernente lo scalo di Perugia-Sant'Egidio.

Non voglio indurre nessuno a ritenere che il gruppo della democrazia cristiana sia contrario all'approvazione del provvedimento al nostro esame. Però, tenuto conto degli impegni assunti dal ministro Bernini nel corso di un incontro tenutosi a Foligno, chiedo al sottosegretario Spini che si assuma, d'intesa con il ministro della difesa, un preciso impegno affinché, anche alla luce di quanto previsto dal progetto di legge di delega al Governo predisposto dal relatore, la marina militare assicuri il servizio antincendi negli aeroporti di Taranto e di Perugia-Sant'Egidio.

Per quanto riguarda lo scalo di Firenze-Peretola ho letto su *Il Tirreno* che la garanzia finanziaria viene assicurata attraverso anticipazioni per il 75 per cento a carico della società di gestione. Nelle more della proposta di legge delega, ritengo che i Ministeri dell'interno, della difesa e dei trasporti, d'intesa, possano garantire lo svolgimento del servizio antincendio negli aeroporti di Taranto e di Perugia-Sant'Egidio. Se così fosse, potremmo condurre in porto l'*iter* del testo predisposto dal Comitato ristretto, pregando il sottosegretario Spini di farsi carico delle esigenze richiamate senza penalizzare la singola realtà regionale.

Credo quindi che si possa procedere all'esame della proposta di legge di delega al Governo con l'impegno che, nel frattempo, il Governo assicuri la copertura delle spese per l'aeroporto di Perugia-Sant'Egidio e lo svolgimento del servizio antincendi da parte della marina militare nell'aeroporto di Taranto. Tra l'altro, è già stata fatta una previsione di spesa che non mi sembra esorbitante, almeno riferita ad un anno, tenendo conto che nell'arco di questo periodo dovrebbe essere possibile concludere anche l'*iter* della proposta di legge di delega al Governo.

Ribadisco quindi la mia disponibilità a votare a favore del testo predisposto dal Comitato ristretto purché il Governo si faccia carico degli impegni che ho sollecitato per quanto riguarda gli aeroporti di Perugia-Sant'Egidio e di Taranto.

SEVERINO CANNELONGA. La situazione che si è creata è alquanto complessa e contraddittoria: nella seduta odierna la Commissione avrebbe potuto procedere ad un approfondimento delle questioni sollevate dal relatore, al fine di individuare le possibili convergenze e di impegnare il Governo a far fronte in futuro — anche se sappiamo che le prospettive sono molto labili — alle emergenze che si sono verificate in alcuni aeroporti. Gli interventi finora svolti si sono invece indirizzati verso la difesa di situazioni particolaristiche. A fronte di questa evoluzione della discussione, desidero sottolineare l'emergenza che si è verificata nell'aeroporto di Taranto in quanto l'amministrazione della marina militare ha sospeso la gestione del servizio antincendi mettendo in difficoltà lo scalo.

Connessa alla vicenda di Taranto è quella dell'aeroporto di Foggia, nel quale l'assunzione del servizio antincendi da parte dei vigili del fuoco consentirebbe un miglioramento del servizio aeroportuale permettendo, inoltre, anche un riequilibrio della situazione aeroportuale nel Mezzogiorno. In quest'area del paese, infatti, gli aeroporti sono pochi e quelli esistenti debbono essere razionalizzati e valorizzati.

Penso, per esempio, al fatto che si è deciso di stanziare alcune decine di miliardi per la realizzazione di un nuovo aeroporto in Basilicata, mentre tale regione avrebbe potuto essere servita dall'aeroporto di Foggia; quest'ultimo costituirà un ottimo sostegno anche per l'insediamento della FIAT che sarà realizzato a Melfi (località situata a 40-50 chilometri da Foggia) e che, nel corso di pochi anni, darà occupazione a 7 mila lavoratori.

Invece, si rinuncia a potenziare l'aeroporto di Foggia e nello stesso tempo non si conoscono i tempi ed i progetti relativi

al nuovo scalo della Basilicata. La situazione, quindi, rimane incerta.

Sarebbe opportuna, pertanto, una valutazione oggettiva e realistica che tenga conto non solo degli aeroporti già funzionanti, ma anche di quelli che potenzialmente, con alcuni adeguamenti, potrebbero offrire un servizio efficace alle popolazioni interessate. Gli altri problemi potranno essere risolti presentando la proposta di legge alla quale ha fatto riferimento il relatore.

ANTONIO CIANCIO. Mi sembra che la discussione finora svoltasi abbia riproposto le questioni già emerse nel corso delle numerose audizioni svolte in sede di Comitato ristretto. È stata evidenziata, infatti, l'estrema precarietà della situazione generale relativa all'espletamento del servizio antincendio, per la quale è urgente trovare una soluzione.

Tale situazione, comunque, non è certamente sconosciuta a chi avrebbe già dovuto predisporre gli interventi necessari per farvi fronte. Ciò è dimostrato anche dal fatto che, nel corso dell'audizione del direttore generale di Civilavia, sia stata sottolineata una situazione di difficoltà diffusa, oltre alla necessità di giungere ad una uniformizzazione dell'espletamento del servizio antincendio nei diversi aeroporti, servizio che dovrebbe essere affidato esclusivamente ai vigili del fuoco, i quali garantiscono l'uniformità di intervento e la necessaria qualificazione del personale; si tratta di requisiti che non appartengono a società che gestiscono con altri mezzi il servizio antincendi.

Sta di fatto, comunque, che ci troviamo di fronte ad un provvedimento che prevede la soluzione dei problemi soltanto per due aeroporti (Firenze e Pescara) ponendo fine, per questi ultimi, ad una situazione di precarietà che si protraveva ormai da molto tempo e si era tradotta nella reiterazione, anno dopo anno, di decreti finalizzati ad assicurare lo svolgimento del servizio antincendi. Tuttavia, dal momento che le risorse finanziarie disponibili ora non consentono di estendere ad altri aeroporti gli interventi che

sarebbero necessari, non credo che sia giusto bloccare l'iter del provvedimento in esame.

È necessario, comunque, che il Governo e la maggioranza si impegnino nel portare avanti l'iter della proposta di legge di delega preannunciata dal relatore, che consentirebbe di modificare i meccanismi per la definizione della tabella A consentendo decisioni dirette da parte del Governo per quanto riguarda l'inclusione di nuovi aeroporti nella stessa tabella A.

Proponiamo, pertanto, che tale proposta di legge sia posta al più presto all'ordine del giorno chiedendo nello stesso tempo al Governo di assicurare, da parte sua, un iter accelerato alla suddetta proposta di legge.

È necessario, inoltre, che il Governo intervenga presso le amministrazioni statali che finora hanno garantito il servizio antincendi in alcuni aeroporti, affinché le stesse amministrazioni continuino ad assicurare tale servizio nelle more dell'esame della proposta di legge preannunciata dal relatore.

Soltanto un preciso impegno in tal senso può consentirci di procedere con tranquillità nell'esame del provvedimento in discussione.

**PRESIDENTE.** Mi auguro che la proposta di legge preannunciata dal relatore, che prevede una delega al Governo relativamente alle soluzioni da adottare per gli aeroporti diversi da Firenze e Pescara, venga considerata come un impegno prioritario.

È necessario, tuttavia, che, in attesa dell'approvazione della suddetta proposta di legge, vi sia un impegno da parte del Governo a fronteggiare le situazioni evidenziate in questa sede, in modo tale da promuovere un'intesa tra Ministeri dei trasporti, dell'interno e della difesa perché la marina militare, l'aeronautica militare od i vigili del fuoco continuino a svolgere il servizio antincendi fino a quando l'eventuale approvazione della legge di delega consentirà al Governo di emanare le norme che garantiscano a

tutti gli aeroporti la presenza di un corpo antincendi adeguato alle necessità dei singoli scali.

Se non, vi sono obiezioni, rimane stabilito di rinviare a domani il seguito della discussione sul provvedimento in esame, in modo da acquisire, nel frattempo, i prescritti pareri da parte delle competenti Commissioni.

*(Così rimane stabilito).*

### Sui lavori della Commissione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Barbalace, relatore del provvedimento sull'autotrasporto merci, ha chiesto di intervenire sui lavori della Commissione.

**FRANCESCO BARBALACE.** All'ordine del giorno della Commissione di domani è previsto il seguito della discussione del provvedimento sull'autotrasporto merci. L'effettivo prosieguo del dibattito era subordinato all'acquisizione del parere della Commissione bilancio su un emendamento all'articolo 3, riguardante le agevolazioni fiscali sulle fusioni e le scissioni nel settore dell'autotrasporto, oggetto di controversia tra le Commissioni finanze e bilancio. Tale emendamento è stato adottato dal Comitato ristretto della Commissione trasporti per recepire il parere espresso dalla Commissione finanze il 25 giugno scorso.

La Commissione bilancio si è espressa poco fa sull'emendamento in questione, esprimendo un parere favorevole con condizione e ciò comporta la necessità di chiedere anche alla Commissione finanze di riesaminare il parere del 25 giugno, al fine di far coincidere le posizioni della Commissione bilancio e della Commissione finanze.

In considerazione dell'urgenza del provvedimento e della prossima sospensione dei lavori parlamentari per le ferie estive, chiedo, in qualità di relatore, che la Commissione trasporti deliberi sin da oggi la richiesta di riesame del parere da parte della Commissione finanze. In particolare, si tratta di chiedere a quest'ul-

tima di modificare la condizione già contenuta nel parere del 25 giugno eliminando, come chiesto dalla Commissione bilancio, ogni riferimento ad operazioni di scissione societaria.

**PRESIDENTE.** È ormai prossima la sospensione dei lavori per le ferie estive e vi è la necessità di approvare, prima di tale sospensione, il provvedimento sull'autotrasporto merci, almeno presso questo ramo del Parlamento. Infatti, la discussione del provvedimento è iscritta all'ordine del giorno della Commissione di domani proprio in vista dell'approvazione presso la Camera.

In assenza di obiezioni, ritengo pertanto possibile, per ragioni di urgenza e di economia procedimentale, deliberare oggi stesso la richiesta di riesame del parere espresso dalla Commissione finanze.

Pongo in votazione la proposta del relatore, onorevole Barbalace, di chiedere alla Commissione finanze il riesame del parere espresso il 25 giugno nei termini precedentemente illustrati.

*(È approvata).*

**La seduta termina alle 17,45.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
STENOGRAFIA DELLE COMMISSIONI  
ED ORGANI COLLEGIALI*

**DOTT. LUCIANA PELLEGRINI CAVE BONDI**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI*

**DOTT. PAOLO DE STEFANO**

---

*Licenziato per la composizione e la stampa  
dal Servizio Stenografia delle Commissioni  
ed Organi Collegiali il 20 settembre 1991.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO