

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE  
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

41.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 17 GIUGNO 1970

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO

## INDICE

	PAG.
<b>Congedo:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	411
<b>Disegno e proposta di legge (Discussione e rimessione all'Assemblea):</b>	
Costruzione dei nuovi aeroporti di Firenze, Napoli e della Sicilia sud-occidentale (Agrigento), completamento del nuovo aeroporto civile di Olbia - Costa Smeralda - e completamento, ai fini dell'attività aerea civile, di taluni aeroporti militari aperti al traffico civile (2228);	
CASTELLUCCI ed altri: Sistemazione e potenziamento dello scalo civile dell'aeroporto di Ancona in Falconara (887)	411
PRESIDENTE . . . . .	411, 412, 416, 417
BIANCHI GERARDO, <i>Relatore</i> . . . . .	412
DAMICO . . . . .	416
MARINO . . . . .	412
VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> . . . . .	413

## Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Zanibelli.

**Discussione del disegno di legge: Costruzione dei nuovi aeroporti di Firenze, Napoli e della Sicilia sud-occidentale (Agrigento), completamento del nuovo aeroporto civile di Olbia - Costa Smeralda - e completamento, ai fini della attività aerea civile, di taluni aeroporti militari aperti al traffico civile (2228); e della proposta di legge Castellucci ed altri: Sistemazione e potenziamento dello scalo civile dell'aeroporto di Ancona in Falconara (887).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Costruzione dei nuovi aeroporti di Firenze, Napoli e della Sicilia sud-occidentale (Agrigento), completamento del nuovo aeroporto civile di Olbia - Costa Smeralda - e completamento, ai fini dell'attività aerea civile, di taluni aeroporti militari aperti al traffico civile », e della proposta di iniziativa dei deputati Castellucci, Ciaffi, de' Cocci, Foschi, Tambroni Armaroli, Tozzi Condìvi, Corona, Orlandi, Lattanzi, Barca, Bastianelli, Benedetti, Bruni, De Laurentiis e Valori: « Sistemazione e potenziamento dello scalo civile dell'aeroporto di Ancona in Falconara ».

Prima di iniziare la discussione dei provvedimenti oggi al nostro esame, desidero por-

La seduta comincia alle 10,30.

QUERCI, *Segretario f.f.*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

## V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1970

gere un cordiale saluto al ministro Viglianesi, che per la prima volta partecipa ai lavori della nostra Commissione da quando ha assunto la responsabilità del dicastero dei trasporti.

MARINO. Desidero fare una richiesta preliminare alla discussione di questi provvedimenti. A mio parere è opportuno rinviare la discussione stessa per diversi motivi.

Mi risulta che il CNEL ha recentemente una relazione riguardante i problemi dell'aviazione civile; sarebbe opportuno, quindi, avere il tempo sufficiente per approfondire l'esame di tale relazione che si inserisce nel quadro della politica generale dell'aviazione civile.

Questo disegno di legge contiene novità importanti (anzi direi ardite) in materia di strutturazione, costruzione, concessione di gestione degli aeroporti, assunzione di nuovo personale, strutturazione di nuovi uffici; è quindi per queste ragioni che la prego, signor Presidente, di voler rinviare brevemente la discussione. Ciò non comporterebbe nessun inconveniente, mentre metterebbe tutti noi nelle condizioni di approfondire lo studio di questa importante materia.

PRESIDENTE. Mi rendo conto delle ragioni da lei addotte. In realtà siamo stati tutti impegnati nella recente campagna elettorale e di conseguenza non abbiamo potuto occuparci a fondo del problema. Sono però dello avviso che oggi sarebbe opportuno ascoltare la relazione, iniziare il dibattito e ascoltare le comunicazioni che vorrà eventualmente farci il signor ministro, dopo di che decideremo se rinviare o meno l'esame del provvedimento.

MARINO. A questo proposito desidererei ascoltare le dichiarazioni del ministro per quello che riguarda la politica di programmazione del dicastero di cui ha assunto la responsabilità. Mi pare che il ministro abbia fatto, fuori del Parlamento, delle dichiarazioni che riguardano la costituzione di una ipotetica azienda nazionale aeroportuale. Tutto questo è di enorme importanza e va chiarito adesso.

PRESIDENTE. Sentiremo in un secondo tempo le dichiarazioni del ministro.

MARINO. A mio avviso dovrebbero essere dichiarazioni preliminari alla discussione di questo provvedimento. Cioè il signor ministro dovrebbe dirci quale è la politica sua e dei suoi colleghi di Governo in materia di aeroporti,

soprattutto considerando che questo argomento rientra nella programmazione nazionale e regionale. Insisto, pertanto, nella mia proposta di rinvio della discussione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Marino di rinviare la discussione dei provvedimenti all'ordine del giorno.

(È respinta).

L'onorevole Bianchi Gerardo ha facoltà di svolgere la relazione.

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. Il disegno di legge oggi al nostro esame riguarda la costruzione dei nuovi aeroporti di Firenze, Napoli e della Sicilia sud-occidentale (Agrigento), il completamento del nuovo aeroporto civile di Olbia - Costa Smeralda - e il completamento, ai fini dell'attività aerea civile. Questo disegno di legge trova il suo completamento in una proposta di legge che porta, come primo firmatario, il nome dell'onorevole Castellucci e che riguarda la sistemazione e il potenziamento dello scalo civile dell'aeroporto di Ancona in Falconara.

Il disegno di legge prevede una spesa di 35 miliardi di lire da iscriversi nello stato di previsione della spesa del ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per la costruzione ed il completamento di determinati aeroporti; questa previsione di spesa costituisce un importante elemento per l'inizio di una nuova politica di programmazione aeroportuale. Con questo disegno di legge si comincia a camminare su una strada dalla quale non si può deviare perché noi abbiamo bisogno, in Italia, di avere un adeguato numero di aeroporti (internazionali e nazionali), tecnicamente attrezzati, che rispondano alle esigenze dello sviluppo del crescente traffico aereo.

Capisco l'esigenza prospettata poco fa dal collega Marino di un più approfondito esame della materia in questione. Però è altrettanto vero che se vogliamo fare qualche cosa di buono in questo settore, non possiamo perdere tempo; dobbiamo fare, cioè, sostanzialmente qualche cosa di positivo.

È per questi motivi che questo disegno di legge (salvo alcuni punti che mi permetterò di indicare e per i quali proporrò alcuni emendamenti) merita tutto il nostro favore.

Nell'articolo 3 si parla di costruzione e di esercizio di aeroporti. Ora, a mio avviso, la costruzione è una cosa, mentre la gestione un'altra, che rientra forse più direttamente in quella che è la programmazione generale.

Per quello che riguarda questo aspetto occorrerebbe da parte nostra un esame più approfondito delle varie situazioni che si vengono a creare nei singoli aeroporti e bisognerebbe anche vedere in che rapporto lo Stato si trova nei confronti degli enti locali. Problemi, questi, che non sono certamente di poco conto e che richiedono la conoscenza di molti elementi che sicuramente in questo momento sfuggono alla nostra attenzione. Per questo motivo mi permetterò di proporre un emendamento che modifichi l'articolo 3 nel senso di prevedere soltanto la costruzione degli aeroporti e non anche la loro gestione. Noi non deviamo così dalla strada maestra seguita dallo Stato, ed evitiamo tutti i ritardi che derivano dalla prassi burocratica.

Per quanto concerne l'articolo 6, onde evitare che a capo dell'ufficio tecnico centrale possa essere chiamato del personale assunto a contratto, accogliendo il suggerimento dei sindacati e per salvaguardare i diritti del personale dipendente dal ministero, propongo un emendamento che disponga che all'ufficio tecnico centrale è preposto un funzionario di qualifica non superiore ad ispettore generale della carriera tecnico-direttiva della direzione generale dell'aviazione civile.

All'articolo 8 si dice che per il funzionamento degli uffici tecnici centrali e periferici e per il tempo strettamente necessario alla attuazione delle opere in programma, il ministero dei trasporti e dell'aviazione civile potrà assumere personale con contratto quinquennale (in base alla legge 13 dicembre 1965, n. 1463), salvo un rinnovo di altri tre anni. Io sarei del parere che il contratto debba essere « fino a cinque anni »; sarà poi il ministero che dovrà decidere sulla necessità del protrarsi dei lavori e quindi del contratto.

Ritengo, quindi, che, con qualche modifica, il disegno di legge vada incontro alle necessità delle popolazioni delle zone interessate, e pertanto invito la Commissione ad approvarlo sollecitamente.

VIGLIANESI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Con il consenso del Presidente vorrei cogliere l'occasione che mi si offre per esprimere alcune idee sul problema della aviazione civile nel nostro paese. Chiedo scusa ai componenti della Commissione se ho ritardato questo incontro, ma ciò è dipeso oltre che dagli avvenimenti che in questi ultimi tempi ci hanno impegnato fuori dal Parlamento, anche dalla necessità di avere un minimo di possibilità di approfondimento del problema dell'aviazione civile e di altri pro-

blemi che ci interessano e per i quali sono a disposizione della Commissione. Desidero precisare che sono anche a disposizione per un discorso globale sulla politica dei trasporti in Italia.

Mi pare che il nostro discorso attuale abbia bisogno di un minimo di introduzione circa la situazione generale dell'aviazione civile nel nostro paese. Come tutti gli onorevoli commissari sanno, l'aviazione civile è passata alle dipendenze del ministero dei trasporti dal gennaio del 1963, e viene gestita attraverso una direzione generale del ministero stesso: direzione generale che è molto debole ed assolutamente priva di strutture. Manchiamo di una legislazione adeguata in questo settore. Debbo dire le cose come sono, senza cercare di nascondere nulla. L'attuale legislazione che riguarda il settore dell'aeronautica è ormai superata, e questo è logico, per l'evoluzione stessa del settore. Vi è una insufficienza di organici nella direzione generale dell'aviazione civile, che rende assolutamente incapace questa direzione, oggi, di poter affrontare i problemi nella maniera in cui dovrebbero essere affrontati. C'è mancanza di mezzi finanziari, anzi si può dire che i mezzi a disposizione della direzione sono da sette esercizi gli stessi. Se teniamo conto dello sviluppo del settore comprendiamo subito come ci si trovi assolutamente a zero.

La direzione generale dell'aviazione civile per legge ha dei compiti molto vasti: dovrebbe provvedere alla progettazione, alla costruzione e alla manutenzione degli aeroporti, il che — con i mezzi e l'organizzazione che ha — è assolutamente impossibile.

A causa di tutto questo deriva quel disordine e quel caos che si riscontrano nella gestione degli aeroporti, in generale in tutta la nostra aviazione civile e, mi si permetta di dire (a giustificazione del potere, forse superiore a quello che dovrebbe avere, della compagnia di bandiera), anche nelle strutture ministeriali.

Quando io ho assunto la responsabilità del dicastero dei trasporti, tra le altre cose mi sono reso subito conto dell'importanza di questi problemi dell'aviazione civile e particolarmente del disordine esistente e della mancanza di una politica della gestione degli aeroporti, i quali sono gestiti in parte direttamente dallo Stato, in parte da enti pubblici, in parte da società private e da cooperative (talvolta monopolizzanti tutti i servizi, talvolta in concorrenza tra di loro).

All'interno degli stessi aeroporti c'è il caos e Fiumicino ne è un esempio (provocando

## V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1970

forse qualche reazione io l'ho definito la « capitale del caos »). In questo, che è una degli aeroporti più importanti del mondo, non si sa a chi quotidianamente addossare la responsabilità per la disfunzione ed il disordine esistenti. La gestione di questo aeroporto intercontinentale dovrebbe essere affidata alla direzione generale dell'aviazione civile, mentre alcuni servizi sono controllati dalle compagnie (dalla nostra di bandiera e anche da compagnie straniere); una società privata ha la gestione dei più importanti servizi dell'aeroporto e segue criteri assolutamente privatistici; delle cooperative gestiscono in concorrenza con questa società privata alcuni altri servizi (bagagli, merci, ecc.). In una situazione del genere, quindi, ci si capisce poco.

Il personale della direzione generale dell'aviazione civile è poco e mal pagato, il peggio pagato nei confronti delle ferrovie e della motorizzazione. Occorrerebbe un personale altamente specializzato e invece i giovani disertano i concorsi; non si trovano ingegneri, ispettori di volo ed esperti di circolazione che restino negli organici di questa direzione (preferiscono le società private dove hanno migliori prospettive e dove sono meglio retribuiti).

Quando mi sono trovato di fronte a questa situazione, non avendo potuto ancora studiare in modo approfondito il problema, la prima cosa che mi sono posto in mente di fare (per tentare di risolvere questi problemi) è stata quella di vedere come affrontare il coordinamento di questo settore. Almeno per quanto riguarda la gestione degli aeroporti, lo Stato dovrebbe disporre di una propria azienda, che gestisca o quanto meno controlli gli aeroporti. Se non una vera e propria azienda di Stato (come per le ferrovie), una azienda di controllo e di programmazione per quello che riguarda l'esercizio dell'aviazione civile. Soprattutto una azienda che possa coordinare la gestione così caotica e diversa da un aeroporto all'altro e all'interno dello stesso aeroporto (come per il caso di Fiumicino).

È stato da quel momento che si è cominciato a parlare di azienda dell'aviazione civile, e se ne è cominciato a parlare nei modi più disparati, più diversi.

Questa azienda potrebbe riportare un poco di ordine nell'aviazione civile, evitando gli abusi che attualmente ci sono da parte di compagnie o società private in concorrenza l'una con l'altra. Perché questo servizio dell'aviazione civile è diventato ormai un servizio fondamentale, un servizio sociale come quello dei trasporti su strada e su ferrovie;

non si tratta più di un trasporto di lusso: l'aviazione è semplicemente uno dei servizi di trasporto.

Io mi sono preoccupato di questo problema, così come contemporaneamente mi sono preoccupato di non fermare la costruzione di questi nuovi aeroporti.

Nel quadro di una tematica siffatta si inserisce subito il discorso relativo alle iniziative legislative di maggior rilievo nel settore dell'aviazione civile, attualmente all'esame del Parlamento.

Mi riferisco al disegno di legge relativo alla costruzione dei nuovi aeroporti di Firenze, Napoli e Agrigento, al completamento dell'aeroporto civile di Olbia e di taluni aeroporti militari aperti al traffico civile, attualmente all'esame di questa Commissione della Camera, ed all'altro provvedimento all'esame della VII Commissione del Senato, relativo alla costruzione di una nuova aerostazione nell'aeroporto di Fiumicino.

Non appena ho assunto la responsabilità del dicastero dei trasporti, mi sono dato carico di un approfondito esame dei due provvedimenti allo scopo di valutarne la compatibilità, e comunque la congruenza rispetto al disegno di quella politica dell'aviazione civile, di cui ho prima sommariamente tracciato le linee.

Da questo esame è nato il convincimento che ambedue i provvedimenti andavano rimeditati, ed in tal senso mi sono appellato alla cortesia degli onorevoli colleghi del Senato e della Camera perché consentissero il differimento della trattazione dei provvedimenti stessi per il tempo indispensabile al riesame ed alla definitiva messa a punto dei problemi con la formazione di idonee proposte di emendamenti. Per quanto concerne il disegno di legge per i nuovi aeroporti — a conclusione dello studio della questione da parte degli uffici del mio ministero, nonché delle indicazioni responsabilmente fornite dalle associazioni sindacali delle categorie interessate, la cui collaborazione mi sono premurato di sollecitare — ho maturato la convinzione della necessità che il provvedimento venga opportunamente emendato.

In particolare ritengo vada esclusa la previsione di affidare in concessione (come ha detto giustamente il relatore), oltre ai lavori di costruzione anche l'esercizio dei nuovi aeroporti poiché in tal modo si verrebbero a vanificare di contenuto le già deboli strutture dell'amministrazione dell'aviazione civile ed a obliterare, forse definitivamente, il disegno della costituenda azienda la cui impostazione

## V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1970

appare già pregiudicata dalla situazione in atto, quale posta in essere dalle concessioni in vigore, per la maggior parte degli aeroporti in funzione, sia ad enti pubblici che a privati. D'altra parte, alla data per la quale si renderanno agibili i nuovi aeroporti - data che, nonostante ogni più celere ritmo che sarà mia cura imprimere alle procedure ed ai lavori, non può ritenersi prossima - l'amministrazione dell'aviazione civile, eventualmente ristrutturata in azienda autonoma, avrà trovato un assetto organizzativo adeguato ai nuovi compiti.

Ritengo inoltre siano meritevoli di ogni più attenta e responsabile considerazione le preoccupazioni, avanzate e decisamente ribadite dalle varie categorie del personale dell'aviazione civile, che il ricorso alle assunzioni a contratto di personale tecnico per il funzionamento dei costituendi uffici tecnici centrale e periferici venga a risolversi nella creazione di un nuovo schema organizzativo dell'amministrazione affidato in prevalenza ad elementi estranei all'amministrazione medesima, i cui interessi potrebbero porsi in contrasto con quelli del personale statale, stante la diversità di stato giuridico ed il più elevato trattamento economico goduto.

Devo qui responsabilmente affermare che una preoccupazione del genere non è giustificabile sulla base delle disposizioni al riguardo contenute nel disegno di legge. Infatti le assunzioni a contratto sono meramente facoltative nell'ambito di contingenti esigui, e di tale facoltà spero che l'amministrazione farà un uso oculato e prudente nella misura in cui le assunzioni si renderanno indispensabili per fronteggiare la maggior mole di lavoro conseguente alla realizzazione del programma di costruzioni aeroportuali. Anche a prescindere dall'inadeguatezza degli organici della direzione generale dell'aviazione civile, non si può non considerare che l'attuale dotazione nei ruoli è largamente deficitaria per vacanze specie nei ruoli tecnici (circa il 50 per cento per gli ingegneri ed il 30 per cento per i geometri e periti), né è prevedibile una sollecita copertura di tali vacanze, stante la complessità delle procedure dei pubblici concorsi, e tanto meno è prevedibile un adeguato ampliamento degli organici, condizionato ovviamente al previo intervento di apposito strumento legislativo. La soluzione, quindi, dell'assunzione di personale a contratto non appare rinunciabile se non a costo di compromettere la realizzazione del programma costruttivo previsto dal disegno di legge. Quanto agli istituendi nuovi uffici tec-

nici, centrale e periferici, va osservato che si tratta di uffici a carattere temporaneo, per la durata dei lavori di costruzione degli aeroporti (si tratta naturalmente di una temporaneità piuttosto lunga; è un modo come un altro per ovviare alle lungaggini che si incontrerebbero se seguissimo un'altra via), la cui istituzione risponde a indubbie e obiettive esigenze di decentramento e di funzionalità, in quanto intesa ad unificare e accentrare in uffici distaccati presso i costruendi aeroporti tutte le funzioni più strettamente pertinenti alla realizzazione delle opere: studio, progettazione, direzione, assistenza, contabilizzazione dei lavori.

Ciò premesso debbo però dichiarare la mia aperta disponibilità verso soluzioni intese a garantire adeguatamente gli interessi del personale in servizio, riservando esclusivamente ai funzionari dell'amministrazione civile (questo può essere realizzato con l'emendamento all'articolo 6, preannunciato dal relatore) la direzione degli uffici periferici (come già previsto dallo stesso disegno di legge per l'ufficio centrale), onde evitare che agli uffici stessi siano preposti elementi assunti a contratto. In sostanza la responsabilità degli uffici deve essere del personale dell'aviazione civile, non del personale assunto a contratto.

Del pari professo la mia personale disponibilità per quello che riguarda una adeguata soluzione del problema del trattamento economico del personale dell'aviazione civile, per il quale si prospetta la necessità di adeguamenti proprio in relazione al maggiore impegno e ai più vasti compiti assegnati al personale dal programma di costruzioni aeroportuali. La soluzione di tale problema avrebbe funzione, quindi, incentivante tenendo conto del richiamo che il migliore trattamento economico verrebbe ad esercitare sui giovani per l'ingresso in carriera, nonché funzione perequativa sia nell'ambito degli altri rami dell'amministrazione dei trasporti, sia nei confronti del personale estraneo all'amministrazione assunto a contratto con più alte retribuzioni. All'articolo 8, intendo presentare un emendamento aggiuntivo che prevede una integrazione del trattamento economico del personale dell'aviazione civile, con gli stessi criteri che furono adottati per i dipendenti della motorizzazione civile; tale emendamento comporta un onere di circa 600 milioni annui.

Anche questo (debbo dire con una certa franchezza) rappresenta una scappatoia di cui cerchiamo di usufruire per superare, in qualche modo, questo problema dei dipen-

denti dell'aviazione civile. Perché, se dovessimo provvedere alla soluzione dell'intero problema con una nuova legge, correremmo il rischio di mantenere ferme le cose come stanno ancora per molto tempo, senza avere alcuna possibilità di risolvere almeno una parte della questione.

Mi pare che il mio pensiero su questo disegno di legge possa essere accolto da tutti senza alcuna preoccupazione (anche perché le preoccupazioni dalle quali sono mosso io sono le preoccupazioni di tutti quanti). Rivolgo quindi un caldo appello affinché questo provvedimento incontri il voto favorevole della Commissione e dico questo soprattutto pensando alle zone interessate alla costruzione e all'ampliamento degli aeroporti in questione.

Non si tratta di una legge definitiva per quello che riguarda il settore aeronautico; non è una legge che stabilisce un piano regolatore per gli aeroporti in genere; con questo provvedimento ci si ferma per adesso a quelle determinate città in esso previste, ma le future esigenze verranno risolte con altri provvedimenti. Voler risolvere con questo disegno di legge la situazione di altre città, inoltre, ci fa correre il rischio di dover ritornare da capo a tutta la questione, specialmente per quello che riguarda il concerto con il ministero del tesoro per lo stanziamento.

Rinnovo quindi il mio appello per l'approvazione di questo disegno di legge, che non pregiudica quello che potrà essere un piano generale relativo alla intera rete aeroportuale; la sollecita approvazione di questo provvedimento risolverà la situazione di certe zone geografiche del nostro paese; al contrario, se verrà ritardato l'iter del provvedimento stesso rischieremo di colpire duramente certi settori di lavoro.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**DAMICO.** Noi vogliamo dare atto al ministro della franchezza e della sincerità con la quale ci ha prospettato l'esigenza di accelerare i tempi dell'approvazione di questi provvedimenti. Sottolineiamo, inoltre, la franchezza con la quale il ministro ci ha parlato dei problemi dell'aviazione civile. Secondo il nostro punto di vista, però, ci troviamo di fronte ad una scelta di politica aeroportuale che deve essere affrontata e decisa in Assemblea.

Dico subito che questa nostra posizione non tende a ritardare l'approvazione di que-

sto disegno di legge; noi siamo disponibili ad affrontare il dibattito e nel giro di una sola seduta pensiamo si possa arrivare all'approvazione. È necessario però portare dinanzi all'Assemblea questa scelta, perché essa non è soltanto di carattere aeroportuale, ma implica una serie di investimenti a catena. Per esempio nella legge si parla di 8 miliardi per quello che riguarda l'aeroporto di Firenze: *grosso modo* noi sappiamo che l'investimento globale per un aeroporto arriva ai 50-70 miliardi; questo per quello che riguarda aeroporti nazionali; nel caso di aeroporti internazionali si arriva anche alle centinaia di miliardi.

Evidentemente con questa legge mettiamo quindi in movimento un meccanismo molto più ampio, per cui è necessaria la previsione di un piano regolatore degli aeroporti che definisca e classifichi a livello nazionale, le 4 categorie degli aeroporti (intercontinentali, internazionali, nazionali, regionali). Dobbiamo sapere, per esempio, quali e quanti sono gli aeroporti intercontinentali; al riguardo, anche Genova dovrebbe essere compresa in questa categoria, considerando il lavoro che l'aeroporto di Genova svolge nel periodo invernale in sostituzione degli aeroporti di Milano e di Torino, sempre coperti dalla nebbia.

Un piano regolatore degli aeroporti implica anche un discorso importante, quello cioè delle infrastrutture per il collegamento degli aeroporti stessi con le città. Il ministro ci ha parlato di una drammatica situazione circa gli aeroporti, ma non dobbiamo dimenticare che esiste una situazione parimenti drammatica per quanto concerne i collegamenti. Per quale motivo è stato previsto un aeroporto a 40 chilometri da Firenze? Come classifichiamo l'aeroporto di Pisa rispetto a quello di Firenze? Tra l'altro questo nuovo aeroporto di Firenze dovrebbe essere costruito al nord della città, verso Prato, e mi auguro che la scelta faccia parte di un piano regionale degli aeroporti.

Esiste poi un altro problema, quello relativo alla gestione degli aeroporti. Noi non ci siamo mai mossi autonomamente nel settore con la direzione generale dell'aviazione civile; ci siamo limitati a delegare alla compagnia di bandiera la responsabilità di svolgere la politica dell'aviazione civile.

Non voglio qui aprire un discorso circa la responsabilità, anche perché le responsabilità politiche oggi e in questa sede non interessano tanto, ma dobbiamo tener presente che siamo in una situazione drammatica, come

## V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1970

ha detto l'onorevole ministro, al quale, do atto della franchezza dimostrata.

La direzione generale dell'aviazione civile non ha strutture adeguate ed è assolutamente insufficiente per far fronte e rispondere alle esigenze del nostro paese, in un settore — come quello dei trasporti — che si può ben definire trainante per la nostra economia.

Siamo convinti che il Parlamento ed il paese debbano conoscere nel modo più ampio possibile le scelte che si operano con il disegno di legge in discussione; questa nostra richiesta non comporta assolutamente un ritardo nell'approvazione di questo provvedimento in quanto in un solo giorno si potrà giungere alla sua approvazione in Aula. Il Governo ed il Parlamento debbono assumere le loro responsabilità su questo problema così importante e drammatico; vogliamo sapere quali impegni il Governo assumerà per rendere meno drammatica la situazione esposti dall'onorevole ministro.

Dobbiamo conoscere i motivi per i quali si spendono tanti soldi; dobbiamo sapere perché, per esempio, si è deciso di concedere fondi all'aeroporto di Levaldigi (Cuneo). E dico questo pur essendo un parlamentare piemontese. Dobbiamo abbandonare ogni campanilismo e definire, almeno come finalità, una vera e propria politica dell'aviazione civile

con una impostazione nazionale. Siamo giunti al momento delle scelte: è necessario che di queste scelte sia investito tutto il Parlamento, in modo che tutti i gruppi politici possano assumere una loro precisa responsabilità.

Chiedo, pertanto, a nome di un decimo dei componenti della Camera, la rimessione del disegno e della proposta di legge all'Assemblea.

**PRESIDENTE.** La richiesta dell'onorevole Damico, pervenutami per iscritto, è corredata dal prescritto numero di firme. Sospendo, pertanto, la discussione del disegno e della proposta di legge.

**La seduta termina alle 11,30.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI*

Dott. GIORGIO SPADOLINI

*L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO