

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

48.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 12 NOVEMBRE 1970

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO

INDICE

	PAG.	PAG.
Congedo e sostituzione:		
PRESIDENTE	486	
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):		
Erogazione, per l'anno 1968, di contributi straordinari agli enti pubblici e agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori (2215) . .	486	Disegno e proposta di legge (Seguito della discussione):
PRESIDENTE	486, 490	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);
AZIMONTI, <i>Relatore</i>	487, 489	CASTELLUCCI ed altri: Sistemazione e potenziamento dello scalo civile e dell'aeroporto di Ancona in Falconara (887)
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	489	490
GUGLIELMINO	486	PRESIDENTE
VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	486	490, 491, 493, 494, 495 496, 497, 498, 499, 500
Votazione segreta:		BIANCHI GERARDO, <i>Relatore</i>
PRESIDENTE	490	493, 495 497, 498, 499, 500
		GUGLIELMINO
		493, 494, 497
		MERLI
		494, 497
		MONACO
		493
		RUSSO VINCENZO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>
		495, 496
		TURNATURI
		491, 493, 497
		VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>
		491 496, 497, 500
		ZUCCHINI
		494

La seduta comincia alle 16,30.

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

(È approvato).

Congedo e sostituzione.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Cascio. Comunico altresì che il deputato Cottone sostituisce il deputato Alessandrini per la discussione dei provvedimenti all'ordine del giorno della seduta odierna.

Seguito della discussione del disegno di legge: Erogazione, per l'anno 1968, di contributi straordinari agli enti pubblici e agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori (2215).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Erogazione, per l'anno 1968, di contributi straordinari agli enti pubblici e agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori ».

Come i colleghi ricordano, avevamo nella precedente seduta esaurito la discussione generale, ed il relatore e il rappresentante del Governo avevano espresso il loro orientamento conclusivo.

Diamo atto al rappresentante del Governo di aver fornito ai membri della Commissione, due giorni fa, il testo dell'accordo che nel frattempo è stato stipulato tra le organizzazioni sindacali dei lavoratori ed i concessionari delle linee, rimuovendo con ciò una delle cause che avevano indotto la Commissione a non accettare l'impostazione della legge. Ci rallegriamo che tale accordo sindacale sia stato raggiunto: questo ci rende più liberi nelle nostre decisioni in merito al disegno di legge in esame.

Gli onorevoli Bianchi Gerardo, Marocco, Scianatico, Squicciarini, Canestrari, Merli e Salomone hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione (Trasporti)
invita il Governo

ad esaminare la possibilità di intervenire presso le regioni a statuto speciale perché vengano estesi i benefici di cui al disegno di legge n. 2215 anche ai concessionari di autoservizi operanti nelle regioni medesime, seguendo i criteri già indicati nelle leggi del

2 giugno 1961, n. 454, del 22 luglio 1966, n. 614, del 23 dicembre 1966, n. 1142 e del 25 maggio 1970, n. 364 ».

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Lo accetto come raccomandazione, anche perché, cogliendo il suo spirito, tengo a informare la Commissione che è allo studio un apposito disegno di legge, che verrà presentato quanto prima, con il quale i benefici, di cui vengono a godere le autolinee in concessione delle quindici regioni a statuto ordinario con il presente provvedimento, sono estesi anche alle autolinee operanti nelle cinque regioni a statuto speciale. È un criterio di perequazione che mi pare giusto, e che è stato sollecitato anche in sede sindacale, proprio in considerazione del fatto che non si può concedere un beneficio limitatamente ad alcune zone del nostro paese.

Colgo quindi l'occasione, ripeto, nell'accettare questo ordine del giorno, di informare la Commissione trasporti della volontà politica che il Governo esprimerà attraverso un apposito disegno di legge.

GUGLIELMINO. Il nostro gruppo, signor Presidente, si asterrà dalla votazione dell'ordine del giorno, perché la risposta che al riguardo ci era stata data dal Governo in una precedente occasione era ben diversa, in quanto si sosteneva che non si poteva assolutamente concedere alcun contributo a favore delle regioni a statuto speciale. Oggi invece ci viene annunciato che il Governo sta predisponendo un disegno di legge per sanare il torto che viene fatto con il provvedimento attualmente in discussione. Questo, evidentemente, non è un modo di procedere accettabile.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Bianchi Gerardo ed altri, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Passiamo all'esame degli articoli e dei correlativi emendamenti, sui quali si è già pronunciata favorevolmente la Commissione Bilancio, secondo quanto comunicato nella seduta del 7 ottobre. Do lettura dell'articolo 1:

ART. 1.

Agli enti pubblici e agli imprenditori che esercitano professionalmente autoservizi pubblici di linea ordinari di concessione statale, e che non usufruiscono di altri interventi finanziari, sussidi e sovvenzioni a carico dello

Stato, può essere accordato un contributo finanziario dello Stato in relazione alle percorrenze chilometriche effettuate nell'anno 1968 ed alle condizioni economiche dei relativi esercizi.

Il contributo potrà essere corrisposto fino al limite di lire 20 per autobus-chilometro. Potrà però essere elevato fino al limite di lire 40 per autobus-chilometro per le autolinee che importano notevoli spese di esercizio, o che si svolgono in zone montane, ovvero nei territori di cui alle leggi speciali per la industrializzazione delle zone depresse.

Il contributo è destinato ad assicurare la prosecuzione dei pubblici autoservizi ed a garantire lo stato di efficienza del necessario materiale rotabile. Il contributo sarà accordato alle imprese che al momento della liquidazione dello stesso siano legittimamente esercenti delle autolinee per le quali il contributo verrà concesso.

Il Governo ha proposto il seguente emendamento:

Al primo comma, sostituire le parole: « nell'anno 1968 » con le altre: « negli anni 1968, 1969 e 1970 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il Governo ha proposto il seguente emendamento:

Al secondo comma, sostituire le parole: « lire 20 » con le altre: « lire 30 », e le parole: « lire 40 » con le altre: « lire 60 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

L'onorevole Merli ha proposto il seguente emendamento:

Al secondo comma sostituire le parole: « che importano notevoli spese di esercizio » con le altre: « dipendenti da imprese a partecipazione dello Stato o delle regioni ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il relatore onorevole Azimonti ha proposto il seguente emendamento:

Dopo il secondo comma, aggiungere il seguente:

« Per gli autoservizi pubblici di linea ordinari di concessione statale, gestiti da imprese a totale partecipazione dello Stato o di

sue Aziende autonome, i cui collegi sindacali siano formati esclusivamente da rappresentanti dell'amministrazione dello Stato, il contributo sarà corrisposto nella misura dell'80 per cento del disavanzo di esercizio delle predette autolinee, quale risulterà dal conto economico approvato dagli organi amministratori delle rispettive imprese e convalidato dal visto dei relativi collegi sindacali ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Gli onorevoli Guglielmino, Damico, Battistella e Sergio Ceravolo hanno presentato il seguente emendamento:

Al termine del terzo comma aggiungere le seguenti parole:

« con esclusione delle autolinee esercite in subappalto e di coloro che non hanno assicurato la normale efficienza del servizio e le imprese che risultino inadempienti nel rispetto del contratto di lavoro e delle leggi sociali ».

AZIMONTI, *Relatore*. Sono favorevole a questo emendamento, che faccio anche mio.

PRESIDENTE. Pongo quindi in votazione l'emendamento Guglielmino, Damico, Battistella, Sergio Ceravolo ed Azimonti, di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Risulta pertanto assorbito il seguente emendamento proposto dal relatore, onorevole Azimonti:

Alla fine del terzo comma aggiungere le parole:

« con esclusione dal beneficio di qualsiasi servizio subappaltato ».

Pongo in votazione l'articolo 1 che a seguito delle modifiche testè approvate risulta così formulato:

ART. 1.

Agli enti pubblici e agli imprenditori che esercitano professionalmente autoservizi pubblici di linea ordinari di concessione statale, e che non usufruiscono di altri interventi finanziari, sussidi e sovvenzioni a carico dello Stato, può essere accordato un contributo finanziario dello Stato in relazione alle percorrenze chilometriche effettuate negli anni 1968, 1969 e 1970 ed alle condizioni economiche dei relativi esercizi.

Il contributo potrà essere corrisposto fino al limite di lire 30 per autobus-chilometro. Potrà però essere elevato fino al limite di lire 60 per autobus-chilometro per le autolinee dipendenti da imprese a partecipazione dello Stato o delle regioni, o che si svolgono in zone montane, ovvero nei territori di cui alle leggi speciali per la industrializzazione delle zone depresse.

Per gli autoservizi pubblici di linea ordinari di concessione statale, gestiti da imprese a totale partecipazione dello Stato o di sue Aziende autonome, i cui collegi sindacali siano formati esclusivamente da rappresentanti dell'amministrazione dello Stato, il contributo sarà corrisposto nella misura dell'80 per cento del disavanzo di esercizio delle predette linee, quale risulterà dal conto economico approvato dagli organi amministratori delle rispettive imprese e convalidato dal visto dei relativi collegi sindacali.

Il contributo è destinato ad assicurare la prosecuzione dei pubblici autoservizi ed a garantire lo stato di efficienza del necessario materiale rotabile. Il contributo sarà accordato alle imprese che al momento della liquidazione dello stesso siano legittimamente esercenti delle autolinee per le quali il contributo verrà concesso, con esclusione delle autolinee esercite in subappalto e di coloro che non hanno assicurato la normale efficienza del servizio e le imprese che risultino inadempienti nel rispetto del contratto di lavoro e delle leggi sociali.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

ART. 2.

All'atto della concessione del contributo previsto all'articolo 1, il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, ha facoltà di vincolare, in tutto o in parte, l'utilizzazione del contributo accordato al rinnovo del materiale rotabile.

Il relatore onorevole Azimonti ha proposto il seguente emendamento:

Dopo le parole: « dell'aviazione civile » *aggiungere le altre:* « sentito il parere delle giunte regionali nel cui territorio si esercita il servizio in concessione ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2 che a seguito della modifica testè approvata risulta così formulato:

ART. 2.

All'atto della concessione del contributo previsto all'articolo 1, il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il parere delle giunte regionali nel cui territorio si esercita il servizio in concessione, ha facoltà di vincolare, in tutto o in parte, l'utilizzazione del contributo accordato al rinnovo del materiale rotabile.

(È approvato).

Poiché all'articolo 3 non sono stati presentati emendamenti e nessuno chiede di parlare lo pongo in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 3.

I criteri e le modalità di erogazione dei contributi saranno stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro del bilancio e della programmazione economica, tenendo conto delle risultanze dei conti di esercizio del complesso delle linee esercitate, in misura proporzionale alle passività ritenute ammissibili, escludendo la parte relativa alle linee concorrenti ai servizi di trasporto ad impianti fissi, sulla base dell'incidenza degli oneri dei trasporti di carattere sociale.

Le relative erogazioni saranno disposte con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile in base al parere della Commissione interministeriale per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione, di cui alla legge 14 agosto 1949, n. 410.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 4:

ART. 4.

Per l'attuazione della presente legge è autorizzata la spesa di lire 8 miliardi da iscriverlo nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Il Governo ha proposto il seguente emendamento:

Sostituirlo con il seguente:

« Per l'attuazione della presente legge è autorizzata la spesa di lire 8 miliardi in relazione alle percorrenze effettuate nell'anno

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 NOVEMBRE 1970

1968, di lire 8 miliardi in relazione a quelle svolte nel 1969 e di lire 10 miliardi in relazione a quelle effettuate nell'anno 1970, da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Pongo in votazione l'articolo 4 nel testo sostitutivo proposto dal Governo.

(*E approvato*).

Do lettura dell'articolo 5:

ART. 5.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte con corrispondente riduzione del fondo di cui al capitolo 3523 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1969.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con proprio decreto le occorrenti variazioni di bilancio.

Il Governo ha proposto il seguente emendamento:

Sostituirlo con il seguente:

« All'onere derivante dall'applicazione della presente legge per il 1968 si farà fronte con corrispondente riduzione del fondo di cui al capitolo 3523 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1969; mentre all'onere derivante dall'attuazione della presente legge per gli anni 1969 e 1970 si farà fronte mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo 5381 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1970.

Il Ministero del tesoro è autorizzato ad apportare con proprio decreto, per quanto previsto nel precedente comma, le occorrenti variazioni di bilancio ».

Lo pongo in votazione.

(*E approvato*).

Gli onorevoli Guglielmino, Damico, Battistella e Sergio Ceravolo hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART.

(*Disposizione transitoria*).

« Tutte le concessioni statali in atto per l'esercizio di autoservizi pubblici di linea ad imprese private decadono il 31 dicembre 1970.

Entro tale data saranno emanate le nuove disposizioni generali in materia, con le quali

verranno trasferite alle regioni a statuto ordinario ed agli enti locali in genere tali competenze ».

AZIMONTI, *Relatore*. Il relatore per un atto di coerenza è contrario all'introduzione di questo articolo aggiuntivo. In linea di principio non sarei contrario all'approvazione di una norma di questa natura che ponga fine alle concessioni di autolinee di trasporto, dal momento che una simile iniziativa risponde anche ad un indirizzo di carattere generale espresso chiaramente da parte di tutta la Commissione in più occasioni.

Mi rendo peraltro conto che probabilmente l'introduzione di una norma di questa natura nella legge non sarebbe possibile, per cui, dopo aver sentito il rappresentante del Governo, vorrei chiedere se fosse possibile tradurre questa volontà della Commissione in un ordine del giorno.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo è contrario perché la norma esula completamente dalla natura e dagli scopi del provvedimento.

Ho avuto modo di esprimere il pensiero del Governo in ordine a questi problemi nelle passate sedute. È chiaro che con questa erogazione di contributi, che riguardano gli esercizi 1968-'69 e '70, intendiamo porre un termine finale a questo tipo di interventi dello Stato, per affidare poi in un successivo momento la competenza in materia alle regioni.

Non ho nulla in contrario alla elaborazione di un ordine del giorno, poiché a nome del Governo esprimo la volontà politica di voler recepire il contenuto sostanziale dell'emendamento in questione.

GUGLIELMINO. Insistiamo per la votazione dell'articolo aggiuntivo che abbiamo presentato, proprio al fine di fissare un termine perentorio.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo Guglielmino ed altri di cui ho dato lettura.

(*E respinto*).

GUGLIELMINO. Il voto contrario del gruppo comunista a questo provvedimento si giustifica e trova la sua motivazione nelle osservazioni che abbiamo avuto occasione di fare nel corso della discussione generale.

PRESIDENTE. Propongo il seguente emendamento al titolo del provvedimento:

Sostituire le parole: «1968» con le altre: «1968, 1969 e 1970».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione il titolo della legge che a seguito della modifica testè approvata risulta così formulato:

«Erogazione per l'anno 1968, 1969 e 1970, di contributi straordinari agli enti pubblici e agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori».

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: «Erogazione per l'anno 1968, 1969 e 1970, di contributi straordinari agli enti pubblici e agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori» (2215).

Presenti e votanti	24
Maggioranza	13
Voti favorevoli	16
Voti contrari	8

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Amodio, Azimonti, Ballarin, Bianchi Gerardo, Canestrari, Ceravolo Sergio, Cottone, Foscarini, Gatto, Giachini, Guerrini Giorgio, Guglielmino, Marocco, Merli, Monaco, Querci, Reale Giuseppe, Russo Ferdinando, Salomone, Skerk, Spora, Turnaturi, Zanibelli e Zucchini.

È in congedo: Cascio.

Seguito della 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 dell'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 il seguito della 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 legge di iniziativa dei deputati Castellucci ed altri: «Sistemazione e potenziamento dello scalo civile dell'aeroporto di Ancona in Falconara».

Come i colleghi ricordano, nel corso di precedenti sedute è stata svolta la relazione, indi si è sviluppata e conclusa la discussione generale, e si sono avute le repliche del relatore e del Ministro.

Ricordo che le Commissioni I, V, VII e IX hanno espresso i seguenti pareri:

La I Commissione ha deliberato di esprimere parere favorevole all'ulteriore iter del disegno di legge, a condizione che: all'articolo 6 venga soppressa la istituzione di uno speciale ufficio tecnico centrale e di otto uffici periferici per la costruzione dei nuovi aeroporti, dovendo essere adibiti a questo scopo gli uffici esistenti dell'Amministrazione dello Stato; all'articolo 7 vengano sopresse le indennità speciali per i membri della Commissione di collaudo, che siano dipendenti dello Stato, i quali debbono svolgere tali compiti quali funzioni ad essi attribuite istituzionalmente; all'articolo 8 venga soppressa l'assunzione di personale con contratto quinquennale e venga prevista l'assunzione di tale personale attraverso pubblici concorsi regionali.

La V Commissione ha deliberato di esprimere parere favorevole.

La Commissione ha ritenuto, peraltro, di dover segnalare alla competente Commissione di merito la necessità di correggere un errore materiale contenuto nel secondo comma dell'articolo 8 del disegno di legge, rettificando

il riferimento legislativo ivi formulato e richiamando la legge 30 dicembre 1965, n. 1463 (e non già 13 dicembre 1965, n. 1463).

La VII Commissione ha espresso parere favorevole osservando per altro che il disegno di legge non può evidentemente esaurire i problemi e le esigenze crescenti del traffico aereo, specialmente quello transoceanico, che merita d'essere urgentemente affrontato con una razionale impostazione globale.

La IX Commissione, infine, nell'esprimere parere favorevole ha ritenuto che gli articoli 1, 2, 3 e 4 del disegno di legge debbano essere così modificati:

Sostituire l'articolo 1 con il seguente:

È autorizzata la spesa di lire 35.000.000.000, da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, di cui:

a) lire 24 miliardi per la costruzione di nuovi aeroporti di Napoli, della Sicilia sud-occidentale (Agrigento) e di Firenze;

b) lire 11 miliardi per il completamento, ai fini dell'attività aerea civile, di aeroporti militari aperti al traffico aereo civile.

Gli interventi di cui alle lettere a) e b) del presente articolo sono realizzati secondo un programma redatto dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, sentita una Commissione parlamentare composta da 10 deputati e 10 senatori nominati dai Presidenti delle due Camere.

Per la definizione del programma le regioni possono formulare proposte non oltre sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge ».

All'articolo 2 sopprimere il secondo comma.

Sostituire l'articolo 3 con il seguente:

« La costruzione degli aeroporti di cui all'articolo 1, lettera a) può essere affidata ad enti pubblici o a società a prevalente capitale pubblico ».

All'articolo 4 aggiungere il seguente comma:

« L'indennità per le espropriazioni eventualmente occorrenti è determinata ai sensi degli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 ».

Come i colleghi sanno, nella seduta di ieri il rappresentante del Governo aveva chie-

sto un breve rinvio poiché non era ancora stato definito il modo per reintegrare il finanziamento previsto dal disegno di legge in discussione, decurtato di 8 miliardi con il decreto-legge n. 773 recante provvidenze a favore degli alluvionati di Genova.

Credo che il Governo sia ora in grado di sciogliere positivamente la riserva.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Do lettura del telegramma inviato al Ministro dei trasporti dal Ministro del tesoro, Ferrari Aggradi:

« Si comunica che per motivi carattere finanziario connessi esigenze riparazione danni recenti alluvioni di cui decreto-legge 16 ottobre 1970, numero 773 sono stati utilizzati per intero accantonamento lire 5 miliardi su fondo globale esercizio 1970 et per lire 3 miliardi accantonamento su detto fondo per esercizio 1971 destinati copertura oneri recati per detti esercizi da disegno di legge concernente costruzione et completamento vari aeroporti civili attualmente at esame Parlamento atto Camera numero 2228. Conseguentemente spesa lire 35 miliardi ivi prevista va ripartita come segue: lire tremila milioni nel 1971 lire seimila milioni in ciascuno degli esercizi dal 1972 al 1975 lire cinquemila milioni anno 1976 et lire tremila milioni anno 1977. Primo comma articolo 11 disegno legge predetto pertanto va modificato come segue: at onere lire tre miliardi derivante da applicazione presente legge per anno finanziario 1971 si provvede mediante riduzione di pari importo capitolo 5381 stato previsione spesa Ministero tesoro per stesso anno finanziario. In relazione a quanto precede infine va opportunamente modificato articolo 1 ripetuto disegno legge indicante ripartizione spesa fra aeroporti ivi considerati ».

In pratica c'è uno « slittamento » della spesa, pur rimanendo invariata la cifra globale di lire 35 miliardi.

TURNATURI. Quindi vi è un ritardo nell'esecuzione.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sì, di due anni.

PRESIDENTE. Propongo che si scelga come testo base il disegno di legge n. 2228. Pongo in votazione tale proposta.

(È approvata).

Passiamo quindi all'esame degli articoli del disegno di legge n. 2228. Do lettura dell'articolo 1:

ART. 1.

È autorizzata la spesa di 35 miliardi di lire, da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, di cui:

a) lire 8 miliardi per la costruzione del nuovo aeroporto civile di Firenze in ragione di lire 1.000 milioni per l'anno 1970, 1.500 milioni per gli anni 1971, 1972 e 1973, di lire 2.000 milioni per l'anno 1974 e di lire 500 milioni per l'anno 1975;

b) lire 8 miliardi per la costruzione del nuovo aeroporto civile di Napoli in ragione di lire 1.000 milioni per l'anno 1970, 1.500 milioni per gli anni 1971, 1972 e 1973, di lire 2.000 milioni per l'anno 1974 e di lire 500 milioni per l'anno 1975;

c) lire 4 miliardi, quale contributo dello Stato per la costruzione del nuovo aeroporto della Sicilia sud-occidentale (Agrigento), in ragione di lire 500 milioni per gli anni 1970, 1971, 1972 e 1973 e di lire 1.000 milioni per gli anni 1974 e 1975;

d) lire 1.300 milioni per il completamento del nuovo aeroporto civile di Olbia Costa Smeralda, in ragione di lire 400 milioni per l'anno 1971 e di lire 300 milioni per gli anni 1972, 1973 e 1974;

e) lire 13.700 milioni per il completamento, ai fini dell'attività aerea civile, degli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile di Ancona (Falconara), Asiago, Bologna, Bolzano, Catania (Fontanarossa), Comiso, Cuneo (Levaldigi), Foggia (Gino Lisa), Gela, Lampedusa, Napoli (Capodichino), Pantelleria, Perugia, Pisa, Reggio Calabria, Ronchi dei Legionari, Trapani Birgi, in ragione di lire 2.500 milioni per l'anno 1970, lire 2.100 milioni per il 1971, lire 2.200 milioni per il 1972 ed il 1973, lire 700 milioni per il 1974 e lire 4.000 milioni per il 1975.

Il relatore, onorevole Gerardo Bianchi, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 1 con il seguente:

« È autorizzata la spesa di lire 35 miliardi, da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, di cui:

a) lire 20 miliardi per la costruzione dei nuovi aeroporti di Napoli, della Sicilia sud-occidentale (Agrigento) e di Firenze;

b) lire 15 miliardi per il completamento, ai fini dell'attività aerea civile, di aeroporti militari aperti al traffico aereo civile e per il completamento del nuovo aeroporto civile di Olbia Costa Smeralda.

Le somme predette saranno iscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, in ragione di lire 3.000 milioni nel 1971, lire 6.000 milioni in ciascuno degli esercizi dal 1972 al 1975, lire 5.000 milioni nel 1976 e lire 3.000 milioni nel 1977.

Gli interventi di cui al presente articolo sono realizzati secondo un programma approvato dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Ministro dei lavori pubblici per quanto attiene all'ubicazione delle aree da destinare all'esecuzione delle opere programmate, e sentita una Commissione parlamentare composta da 10 deputati e 10 senatori nominati dai Presidenti delle due Camere.

Per la definizione del programma le regioni possono formulare proposte non oltre 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge ».

Gli onorevoli Guglielmino, Foscarini, Damico, Zucchini, Tripodi Girolamo, Ceravolo Sergio e Cicerone hanno presentato il seguente emendamento:

Al primo comma dell'articolo 1, lettera c), dopo le parole: « lire 4 miliardi », sopprimere le parole: « quale contributo dello Stato ».

L'onorevole Tripodi Girolamo ha presentato i seguenti emendamenti:

Al primo comma dell'articolo 1, sostituire la lettera e) con la seguente:

« e) lire 12.700 milioni per il completamento, ai fini dell'attività aerea civile, degli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile di Ancona (Falconara), Asiago, Bologna, Bolzano, Catania (Fontanarossa), Comiso, Cuneo (Levaldigi), Foggia (Gino Lisa), Gela, Lampedusa, Napoli (Capodichino), Pantelleria, Perugia, Pisa, Ronchi dei Legionari, Trapani Birgi, in ragione di lire 220 milioni per l'anno 1970, lire 190 milioni per l'anno 1971, lire 2 mila milioni per l'anno 1972 e 1973, lire 6 cento milioni per il 1974 e lire 3 mila 8 cento milioni per l'anno 1975 ».

Al primo comma dell'articolo 1, dopo la lettera e), aggiungere la seguente lettera f):

« f) lire mille milioni per il completamento e l'ammodernamento, ai fini dell'attività

aerea civile, dell'aeroporto militare aperto al traffico civile di Reggio Calabria, in ragione di lire 400 milioni per l'anno 1970, lire 300 milioni per il 1971 e lire 300 milioni per il 1972 ed il 1973 ».

Prego l'onorevole relatore di illustrare il suo emendamento.

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. Con il mio emendamento, aderendo in buona sostanza al parere espresso dalla IX Commissione, si divide lo stanziamento globale di lire 35 miliardi in due gruppi di spesa: da una parte, venti miliardi vengono destinati alla costruzione dei tre nuovi aeroporti; dall'altra, quindici miliardi vengono destinati al completamento, ai fini dell'attività aerea civile, di aeroporti militari aperti al traffico civile, nonché dell'aeroporto di Olbia, che non è militare.

GUGLIELMINO. Vorrei fare un'osservazione: abbiamo avuto un incontro con la Commissione lavori pubblici — sia pure su un piano informale — ed abbiamo redatto, d'accordo, un testo sostitutivo dell'articolo 1 del disegno di legge n. 2228. Ora, con l'emendamento che ci propone il relatore, si dovrebbe disattendere l'accordo raggiunto (e quindi implicitamente anche il mandato che la Commissione aveva dato al gruppo ristretto di incontrarsi con i colleghi della Commissione lavori pubblici per concordare un testo unitario). Ricordo che ai lavori per la definizione del testo concordato erano presenti anche i Sottosegretari Vincenzo Russo e Vincelli. Non comprendo, quindi, la ragione di questo emendamento del relatore, che sceglie una strada diversa.

PRESIDENTE. Ritiene che si tratti di modifiche sostanziali?

GUGLIELMINO. Certamente, per quanto attiene alla distribuzione della spesa.

PRESIDENTE. Ma queste sono decisioni che spettano soltanto a noi! Abbiamo concordato, con la Commissione lavori pubblici, la « tecnica » della distribuzione; le cifre le dobbiamo decidere noi. Voglio ricordare che non si lavora in sede di Commissioni congiunte, anche se, su un piano assolutamente informale, abbiamo ritenuto di compiere un certo lavoro comune con la IX Commissione; al fine di accelerare l'*iter* del provvedimento in esame. Ma è evidente che gli accordi rag-

giunti possono essere in questa sede anche completamente disattesi: in realtà non si può parlare neppure di « accordi », perché in realtà siamo nel campo dei pareri che le varie Commissioni debbono dare alla Commissione di merito. Il fatto che questi pareri vengano espressi talvolta dopo contatti diretti tra le Commissioni stesse costituisce, a mio avviso, un fatto positivo, ma non significa che essi assumano un valore vincolante.

GUGLIELMINO. Non ho nulla da eccepire sul piano formale, però è indubbio che abbiamo tenuto una riunione con i rappresentanti di tutti i gruppi politici, alla fine della quale è stato predisposto un testo scritto, che aveva ottenuto anche il consenso del Governo.

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. Ritengo che con questo emendamento vengano meglio ripartiti i lavori e le possibilità di spesa fra i due settori a cui il provvedimento si riferisce: quello della nuova costruzione e quello dell'ampliamento e completamento degli aeroporti esistenti. Ho ritenuto altresì opportuno evidenziare il modo con il quale verranno iscritte in bilancio le somme relative a queste opere, poiché nel testo proposto dalla IX Commissione ciò non risultava. Inoltre mi pare che il concetto con il quale si è provveduto ad indicare soltanto i due settori di attività (quello della nuova costruzione e quello dell'ampliamento e completamento), risponda al criterio suggerito dalla Commissione lavori pubblici.

PRESIDENTE. Vorrei aggiungere che il riparto di 20 e di 15 miliardi è lo stesso del disegno di legge; per il resto è stato accolto il principio suggerito dalla Commissione lavori pubblici.

MONACO. Per quanto riguarda la ripartizione della spesa di 20 e 15 miliardi invece dei 24 e 11, io sono perfettamente d'accordo in base al criterio appena espresso dal Presidente. Sono favorevole altresì alla specificazione relativa all'iscrizione delle somme in bilancio, come sono favorevole ai rimanenti commi.

TURNATURI. Se ho ben capito, in base a questo emendamento l'inizio dei lavori viene rinviato e la spesa per il primo esercizio finanziario passa da cinque a tre miliardi. Le mie preoccupazioni però sono relative al fatto che mentre la lettera a) dell'articolo 1, così come è stato proposto dal rela-

tore, indica la sede dei nuovi aeroporti da costruire, la lettera *b*) non fa menzione degli aeroporti nei quali si dovrebbero fare delle modifiche o degli ampliamenti, lasciando questa decisione al Ministero dei trasporti, sentito il Ministero dei lavori pubblici e la Commissione parlamentare composta da 10 deputati e 10 senatori. Ora io mi domando quali garanzie abbiamo che il Ministero rispetterà le indicazioni del progetto di legge e ritengo anzi opportuno invitare il Governo a prendere un impegno preciso in questo senso. Su questa parte pertanto esprimo delle riserve.

GUGLIELMINO. Abbiamo purtroppo; in sostanza, uno scivolamento di due anni e una riduzione della spesa prevista per i primi due anni, fissata originariamente a 11 miliardi; fino a tutto il 1971 la spesa disponibile è di soli 3 miliardi.

Noi comunque siamo favorevoli al testo suggerito dalla Commissione lavori pubblici perché il programma che aveva presentato il Governo (reso esplicito dall'articolo 1 del disegno di legge) ci sembrava incompleto e proprio a tal proposito avevamo richiesto un piano che rispondesse più organicamente alle esigenze degli aeroporti nel nostro paese.

ZUCCHINI. In sede di discussione generale il Ministro riconobbe che era giunto il momento per mettere mano a una politica più organica in questo settore e accettò l'idea di un piano regolatore generale degli aeroporti nel nostro paese. Tenendo presente questo fatto e considerato che l'emendamento sostitutivo dell'articolo 1 del disegno di legge sposta il termine di operatività della legge fino al 1977, vorrei dire che, se ancora non se ne è presentata l'occasione, dobbiamo utilizzare il tempo per dare inizio a un discorso organico.

Alcuni potrebbero domandare se io mi ripropongo di rinviare il dibattito ad un secondo momento. Io penso che si debba fare una discussione più organica su questo argomento, discussione che, intorno ad un piano regolatore generale degli aeroporti, sarebbe tanto più appropriata per una soluzione razionale. L'emendamento sostitutivo dell'articolo 1 prevede, fra l'altro, una commissione intercamerale, e l'intervento delle regioni. Se è vero che tutto questo sul piano formale può essere apprezzato, sul piano pratico però potrebbe essere d'intralcio ad una sollecita soluzione dei problemi, che, invece, nel testo originale, venivano affrontati in termini par-

ticolareggiati e definiti, sì da garantire una distribuzione immediata e con la massima razionalità.

In questa sede è stato chiesto se il Governo dà una garanzia, che siano o meno mantenuti gli indirizzi e le indicazioni che erano contenute nell'articolo 1 del disegno di legge originale. Mi risulta che in sede di discussione per il parere presso altre Commissioni il discorso era andato più avanti, e cioè aveva posto in evidenza l'opportunità di concentrare lo sforzo finanziario su alcuni soltanto degli aeroporti militari aperti al traffico civile da completare, in attesa di avviare a soluzione definitiva l'intero problema attraverso l'elaborazione del piano nazionale degli aeroporti. Questa è la motivazione di fondo del parere della Commissione lavori pubblici.

PRESIDENTE. Voglio chiarire che l'emendamento proposto dal relatore ricalca l'impostazione del testo suggerito dalla Commissione lavori pubblici eccezion fatta per la distribuzione degli stanziamenti fra gli aeroporti da costruire e quelli da completare.

ZUCCHINI. Proprio perché l'emendamento è sostanzialmente il testo della Commissione lavori pubblici e siccome in questa Commissione è emersa la volontà di escludere dai finanziamenti alcune strutture aeroportuali, nascono in me delle perplessità, che io voglio chiarire. Nell'emendamento Bianchi è previsto in particolare il completamento dell'aeroporto di Olbia, escluso invece dal testo proposto dalla IX Commissione e ciò mi pone delle perplessità. Il disegno di legge originario, poi, indicava le singole opere da completare; con quali criteri verranno distribuite le spese in base all'emendamento in discussione? Saranno completati tutti gli aeroporti indicati nel disegno di legge? Non c'è dubbio che, da un punto di vista della praticità, il primo testo ci dava maggiori garanzie. In questo momento io non ho una proposta alternativa concreta da fare, però se noi potessimo studiare insieme uno slittamento che non modificasse la struttura iniziale di quelli che erano gli impegni, saremmo più tranquilli. Quindi io propenderei per una soluzione del genere.

MERLI. L'emendamento segna senz'altro un progresso rispetto al testo iniziale, perché, fra l'altro, vi è l'istituzione della Commissione interparlamentare, che ha uno scopo ben preciso, e cioè quello di concentrare meglio, almeno si spera, gli interventi troppo

diffusi ed irrazionali previsti nel primo testo. Questo punto, quindi, è da ritenere senz'altro positivo. L'emendamento presentato dall'onorevole Bianchi, mi sembra, tende a razionalizzare la spesa e anche le scelte, ed io vedo con simpatia un'altra divisione, affiorante dalle lettere *a*) e *b*), fra la costruzione di nuovi aeroporti civili e il completamento degli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile. Su questa linea, io sarei del parere di inserire anche l'aeroporto di Olbia, che è civile, nello stanziamento di venti miliardi di cui alla lettera *a*) e lasciare i quindici miliardi per il completamento degli aeroporti militari.

PRESIDENTE. In tal modo, però, si altererebbe la primitiva struttura della legge, che è assai delicata, e che è meglio lasciare immutata.

BIANCHI GERARDO, Relatore: Per quanto riguarda l'emendamento io vorrei sottolineare brevemente i criteri che l'hanno ispirato. Si trattava, cioè, di mettere in forma più sintetica quanto in sostanza diceva il disegno di legge e quanto ha suggerito, mi pare opportunamente, la Commissione lavori pubblici.

Difatti se si confronta il testo del mio emendamento con quello della Commissione lavori pubblici si vedrà che le differenze consistono solo nel ripristino degli stanziamenti originari rispettivamente per la costruzione e per il completamento di aeroporti, e nell'aggiunta di un comma che si riferisce alla spesa, certo involontariamente omissa dalla Commissione lavori pubblici.

Per quanto riguarda il resto, mi permetto di dire che noi abbiamo fatto una distinzione, considerando le nuove costruzioni da una parte e le riparazioni dall'altra. Per quello di Olbia abbiamo dovuto necessariamente indicarlo perchè gli altri da completare sono tutti aeroporti militari aperti al traffico civile.

Naturalmente, a mio avviso, dovrà essere il Ministero, con l'apporto della Commissione interparlamentare, che sarà certamente assai valido ed autorevole, a stabilire l'ordine di priorità dei lavori. Se vogliamo, poi, potremo indicare successivamente, in un ordine del giorno, gli aeroporti specificati nel disegno di legge; ma non dobbiamo, a mio avviso, porre fin da ora dei vincoli, altrimenti sarebbe inutile istituire la Commissione.

Ecco perchè mi sembra che il testo da me presentato sia quello che meglio risponde alle esigenze, considerati tutti gli aspetti, positivi e negativi, di questo grosso problema.

RUSSO VINCENZO, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Mi sia consentito chiarire quale fu lo spirito che informò il comune lavoro in sede di Commissione lavori pubblici.

Veramente viene qui innovata l'articolazione che fu decisa in quella occasione; e faccio appello anche alla testimonianza del sottosegretario Vincelli, e di quanti onorarono quella riunione con il loro diligente apporto.

Per quanto riguarda la spesa, praticamente decidemmo, innanzi tutto, di destinare 24 miliardi ai nuovi aeroporti e 11 agli altri; e ciò in base al già avvenuto esame da parte dei comitati regionali per la programmazione e del CIPE; e in quella occasione fu fatto un elenco di aeroporti. Quando poi si commisurarono le richieste e le disponibilità, ci si accorse che esisteva una duplicazione di spesa: mentre si decideva la costruzione del nuovo aeroporto di Napoli, o di quello di Firenze, al tempo stesso si prevedevano dei completamenti di aeroporti militari aperti al traffico civile come quelli di Napoli Capodichino, per una cifra di 800 milioni, e di Pisa, per 1 miliardo e 350 milioni. Per questo il primitivo *plafond* fu abbattuto da 15 a 11 miliardi, e parte dei fondi venne trasferita ai nuovi aeroporti da costruire: ecco perchè si arrivò alla spesa globale di 24 miliardi per gli aeroporti di Napoli, Firenze ed Agrigento.

La novità della conclusione del nostro lavoro è relativa all'aeroporto di Olbia. È vero, come ha detto il relatore, che l'aeroporto di Olbia è anch'esso un nuovo aeroporto (o meglio, è il completamento di un nuovo aeroporto civile); ma il relatore evidentemente non si è reso conto del fatto che, a differenza degli altri, il nuovo aeroporto della Costa Smeralda risponde a un particolare tipo di insediamento turistico, realizzato con criteri non completamente pubblicistici.

Oggi siamo di fronte alla proposta di associare l'aeroporto di Olbia con quelli che sono stati considerati prioritari. Questa è una prima diversificazione che possiamo rilevare; e me ne può dare atto anche il collega Guglielmino, che era presente a quella riunione informale dei rappresentanti delle due Commissioni. A proposito di quella riunione c'è poi da dire che indubbiamente essa era stata voluta per facilitare l'esame del disegno di legge, e per addivenire ad una nuova formulazione del testo: non a caso vi partecipavano i due rappresentanti del Governo, i Presidenti e una delegazione delle due Commissioni. Il nuovo articolo invece tiene conto solo fino a

un certo punto delle decisioni a cui si era giunti in quella sede.

PRESIDENTE. Onorevole sottosegretario, la prego di non richiamarsi a quell'incontro, perché ogni Commissione lavora a termini di regolamento. Noi siamo responsabili della approvazione della legge in sede primaria; la Commissione lavori pubblici deve soltanto esprimere un parere. Abbiamo ritenuto opportuno tenere una riunione congiunta per facilitare il lavoro; ma questo non deve costituire in nessun modo una modificazione delle norme regolamentari.

RUSSO VINCENZO, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Siamo d'accordo, signor Presidente. Io non dico che questa Commissione debba votare quanto deliberato in quella occasione, ma soltanto ricordo quale fu la base di quell'incontro.

Per quanto riguarda l'altro argomento, desidero ricordare che fu lungamente discusso e invocato il concerto con il Ministero dei lavori pubblici, e su questa base era d'accordo anche il rappresentante del Ministero dei trasporti. Mentre oggi ci troviamo non più davanti al concerto, ma alla formula « sentito il Ministero dei lavori pubblici per quanto attiene all'ubicazione delle aree da destinare all'esecuzione delle opere programmate ».

Inoltre c'è la questione, già ampiamente discussa, relativa alla limitazione del parere che il Ministero dei lavori pubblici avrebbe dovuto dare. Argomento molto importante in quanto con il limitare il parere del Ministero dei lavori pubblici si frustra il principio della pianificazione territoriale; e la programmazione economica, che praticamente è stata un punto determinante per l'articolazione di questo disegno di legge, oggi trova nella pianificazione del territorio un rigido motivo di ancoraggio.

Invece qui si parla di « ubicazione di aree ». Perché è limitativa questa espressione? Perché la scelta dell'area non è l'unico fatto che deve presiedere all'insediamento di una struttura aeroportuale. La stessa stazione aeroportuale è un elemento di infrastruttura sulla cui articolazione non può non esserci un orientamento, questa volta forse anche vincolante, del Consiglio superiore dei lavori pubblici, in quanto è un motivo fondamentale dell'ubicazione e della infrastruttura aeroportuale.

PRESIDENTE. La nostra preoccupazione è che la legge possa subire uno scivolamento

all'infinito, in quanto sappiamo bene la sorte che spetta ai concerti. La nostra non è, quindi, una posizione di diffidenza verso il Ministero dei lavori pubblici in particolare; il discorso sarebbe lo stesso se si trattasse di altri dicasteri.

RUSSO VINCENZO, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Giustamente il Presidente fa osservare che il concerto qualche volta è limitativo rispetto al momento attuativo; indubbiamente può darsi che l'esperienza ci abbia amareggiato in passato, però è altrettanto vero che il concerto è stato previsto ed ha favorito la realizzazione di quell'asse autostradale che costituisce l'orgoglio del nostro Paese per quanto riguarda le vie di comunicazione.

D'altro canto, se non si procede con il concerto, si determinerà un rapporto conflittuale tra i vari ministeri nel momento dell'approvazione di questo disegno di legge.

Vorrei fare osservare che dal momento che non è stata tenuta in considerazione la valutazione che la Commissione lavori pubblici nella sua corralità ha espresso, i colleghi comprenderanno bene che esprimiamo la più ampia riserva, dopo di che nella sua autorevolezza e nella sua libertà la Commissione trasporti potrà decidere autonomamente.

Evidentemente dopo questo intervento che mi sono permesso di sottoporre alla cortese attenzione del Presidente e alla valutazione della Commissione, ci riteniamo liberi di intraprendere tutte quelle iniziative che renderanno più fluido il cammino di questo disegno di legge.

VINCELLI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Credo sia opportuno riandare allo spirito dell'incontro con la Commissione lavori pubblici anche per dare una risposta ai rilievi che sono stati mossi in questa sede.

Per quanto riguarda l'articolo 1 ci sono due importanti fatti e cioè il primo riguarda la ripartizione tecnico-finanziaria delle somme, il secondo una valutazione sull'ordine delle priorità da stabilire.

Per quanto riguarda il primo problema desidero ricordare che è stata da tutti accertata l'insufficienza degli stanziamenti, pertanto occorrerà procedere con nuovi sia per il completamento degli aeroporti militari aperti al traffico civile, che per la costruzione di quelli civili.

Per la seconda parte non si tratta di procedere a concerti, ma piuttosto di analizzare

quello che si deve realizzare, cioè quali infrastrutture sono necessarie per rendere più comoda la vita dell'aeroporto.

Non è per mancanza di fiducia verso i colleghi, ma è solo per rendere più spedito l'iter di questa legge che si vuole entri in attuazione con la maggior priorità possibile.

Per tranquillizzare il collega Turnaturi che si preoccupa circa l'ordine di priorità, posso dire — ciò è stato assicurato anche dai tecnici — che sarà sicuramente valutato il carattere assolutamente urgente del completamento dell'aeroporto di Catania, data la sua innegabile importanza.

TURNATURI. In relazione alle scelte e alle necessità prioritarie che si dovranno dare nel piano di programmazione dei lavori da attuare per il potenziamento dell'aeroporto militare aperto al traffico aereo civile di Catania (Fontanarossa), prendo atto della dichiarazione del rappresentante del Governo e mi dichiaro pago dell'impegno da questi assunto.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sul piano tecnico-finanziario la distribuzione delle somme è indifferente in vista della loro non sufficienza per il completamento di questi aeroporti. Ma se si sceglie il testo presentato dal relatore, onorevole Bianchi Gerardo, non c'è dubbio che si potrà procedere più celermente in quanto esso appare certamente più organico.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla votazione dell'articolo 1, nel nuovo testo proposto dal relatore, del quale ho già dato lettura.

GUGLIELMINO. Chiedo la votazione per divisione.

PRESIDENTE. Sta bene. Pongo in votazione il primo comma, limitatamente alla lettera a).

(È approvato).

Pongo in votazione la seconda parte del primo comma (lettera b).

(È approvata).

Pongo in votazione il secondo, il terzo ed il quarto comma.

(Sono approvati).

Pongo in votazione ora l'articolo 1 nel suo complesso.

(È approvato).

Gli altri emendamenti, a seguito dell'approvazione del testo del relatore, si debbono considerare preclusi.

Passiamo all'articolo 2. Ne do lettura:

ART. 2.

Per la progettazione e costruzione degli aeroporti e per il completamento delle opere previste dal precedente articolo, si osservano le norme di cui alla legge 30 gennaio 1963, n. 141.

I progetti relativi alla costruzione degli aeroporti di Firenze, Napoli e della Sicilia sud occidentale e delle opere di completamento dell'aeroporto di Olbia Costa Smeralda sono sottoposti anche al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Alla progettazione delle opere da eseguire negli aeroporti militari aperti al traffico civile provvede il Ministero dei trasporti e della aviazione civile, di intesa con quello della difesa.

Il relatore, onorevole Gerardo Bianchi, ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere il secondo comma.

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. In relazione al nuovo testo approvato per l'articolo 1, è opportuno sopprimere la norma contenuta nel secondo comma dell'articolo 2.

PRESIDENTE. Si tratta quindi di un emendamento connesso con quello precedentemente approvato.

MERLI. Io sarei favorevole a conservare l'obbligo di ascoltare il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Tale obbligo si pone automaticamente, quando l'importo delle opere da compiersi supera i cinquecento milioni.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il mantenimento del secondo comma dell'articolo 2, del quale il relatore chiede la soppressione.

(È respinto).

Il secondo comma è pertanto soppresso. Pongo in votazione l'articolo 2 nel suo complesso, che dopo la modifica apportata, risulta del seguente tenore:

ART. 2.

Per la progettazione e costruzione degli aeroporti e per il completamento delle opere

previste dal precedente articolo, si osservano le norme di cui alla legge 30 gennaio 1963, n. 141.

Alla progettazione delle opere da eseguire negli aeroporti militari aperti al traffico civile provvede il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, di intesa con quello della difesa.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

ART. 3.

La costruzione ed eventualmente l'esercizio degli aeroporti di Firenze, di Napoli e della Sicilia sud occidentale (Agrigento) possono essere affidati in concessione a un ente pubblico o a una società a prevalente capitale pubblico. In tal caso, la spesa complessiva di lire 16 miliardi, prevista nel precedente articolo 1 per la costruzione degli aeroporti di Firenze e Napoli, sarà in tutto od in parte assegnata, con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con quelli del tesoro e dei lavori pubblici, ad altri interventi, ivi compresi quelli previsti dalla presente legge.

Il concorso statale per la costruzione dell'aeroporto della Sicilia sud occidentale (Agrigento) non può superare il 60 per cento del costo di costruzione ritenuto ammissibile.

La durata delle concessioni di esercizio non potrà superare gli anni trenta, per i nuovi aeroporti, dall'apertura di essi al traffico aereo.

Le concessioni sono accordate con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con il Ministro del tesoro e sono disciplinate da apposita convenzione da approvarsi con il decreto di concessione o con successivo decreto emanato con le stesse forme.

L'onorevole Bianchi Gerardo ha presentato i seguenti emendamenti:

Sostituire i commi primo, secondo e terzo con il seguente:

« La costruzione degli aeroporti di cui alla lettera a) del precedente articolo 1 può essere affidata in concessione a un ente pubblico o a una società a prevalente capitale pubblico ».

Sostituire l'ultimo comma con il seguente:

« L'affidamento in concessione dei lavori di costruzione viene disposto con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con i Ministri del tesoro e delle

finanze ed è disciplinato da apposita convenzione da approvarsi con lo stesso decreto di concessione o con decreto successivo ».

Emendamenti, diversi nella forma, ma di analogo contenuto a quelli del relatore, sono stati presentati dagli onorevoli Marocco e Longoni, Foscarini, Zucchini, Damico, Tripodi Girolamo, Ceravolo Sergio, Cicerone e Guglielmino.

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. Mi sembra che il nuovo testo suggerito rispecchi la opinione della Commissione, così come si è manifestata nel corso della precedente riunione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore sostitutivo dei commi primo, secondo e terzo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento del relatore sostitutivo dell'ultimo comma.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 3 nel suo complesso che, dopo le modifiche approvate, risulta del seguente tenore:

ART. 3.

La costruzione degli aeroporti di cui alla lettera a) del precedente articolo 1 può essere affidata in concessione a un ente pubblico o a una società a prevalente capitale pubblico.

L'affidamento in concessione dei lavori di costruzione viene disposto con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con i Ministri del tesoro e delle finanze ed è disciplinato da apposita convenzione da approvarsi con lo stesso decreto di concessione o con decreto successivo.

(È approvato).

Gli altri emendamenti si intendono assorbiti.

Do lettura dell'articolo 4:

ART. 4.

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

Gli enti e le società concessionarie provvedono direttamente alle operazioni di esproprio sulla base dei piani approvati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

L'indicazione delle indennità offerte, prevista dall'articolo 24 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, deve essere fatta sulla base di stime eseguite dagli uffici tecnici erariali che sostituiscono, a tutti gli effetti, le perizie previste dall'articolo 32 della legge medesima.

L'onorevole Bianchi Gerardo ha presentato il seguente emendamento:

Al terzo comma dell'articolo 4, dopo le parole: « legge 25 giugno 1865, n. 2359 », aggiungere le altre: « e determinate ai sensi degli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 ».

Questo emendamento è stato suggerito dalla Commissione lavori pubblici. In sostanza, mentre richiamandosi alla normaliva della legge n. 2359 del 1865 si stabiliscono le modalità con cui deve essere attuata la valutazione ai fini della determinazione delle indennità (salvo la diversità costituita dall'introduzione delle stime eseguite dagli uffici tecnici erariali, in luogo delle perizie previste dalla legge in parola), con l'emendamento proposto si introduce un riferimento alla legge n. 2892 del 1885, che serve a stabilire i criteri con cui viene effettuata la liquidazione delle indennità medesime.

Pongo in votazione l'emendamento del relatore, di cui ho dato testè lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 4 che, dopo la modifica approvata, risulta del seguente tenore:

ART. 4.

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

Gli enti e le società concessionarie provvedono direttamente alle operazioni di esproprio sulla base dei piani approvati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

L'indicazione delle indennità offerte, prevista dall'articolo 24 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, e determinate ai sensi degli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, deve essere fatta sulla base di stime eseguite dagli uffici tecnici erariali che sostituiscono, a tutti gli effetti, le perizie previste dall'articolo 32 della citata legge n. 2359.

(È approvato).

Poiché all'articolo 5 non vi sono emendamenti e nessuno chiede di parlare, lo pongo in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 5.

Negli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile, ogni modifica alle infrastrutture di volo esistenti ed ai relativi impianti dovrà essere realizzata d'intesa tra il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e quello della difesa, avendo cura di non limitare l'agibilità al traffico aereo e di assicurare la rispondenza delle infrastrutture di volo alle norme di sicurezza regolanti il traffico militare e quello civile.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 6:

ART. 6.

Con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sono istituiti un ufficio tecnico centrale, cui è preposto un funzionario di qualifica non superiore ad ispettore generale della carriera tecnico-direttiva della direzione generale dell'aviazione civile e otto uffici tecnici periferici, distaccati presso costruendi nuovi aeroporti civili e presso alcuni degli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile indicati nell'articolo 1, con il compito di provvedere, rispettivamente, allo studio, alle progettazioni, alla direzione, all'assistenza ed alla contabilizzazione dei lavori.

Presso l'ufficio tecnico centrale è costituito un laboratorio di prova e controllo materiali.

L'onorevole Bianchi Gerardo ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 6.

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. Questo emendamento ottempera ad una precisa richiesta della I Commissione.

PRESIDENTE. Il relatore, insieme ai deputati Azimonti, Russo Ferdinando e Merli, aveva presentato anche il seguente emendamento, proposto nello stesso testo anche dagli onorevoli Foscarini, Zucchini, Damico, Tripodi Girolamo, Ceravolo Sergio e Cicerone:

Sostituire il primo comma dell'articolo 6 con il seguente:

« Con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile sono istituiti, nell'ambito del Servizio degli aeroporti della Direzione

generale dell'aviazione civile, un ufficio tecnico centrale, cui è preposto un funzionario di qualifica non superiore ad Ispettore generale dell'aviazione civile e, nell'ambito delle circoscrizioni di aeroporti competenti, otto uffici tecnici periferici, distaccati presso i costruttori di nuovi aeroporti civili e presso alcuni degli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile indicati nell'articolo 1, ai quali sono preposti funzionari di qualifica non superiore ad Ispettore capo della carriera predetta. All'Ufficio tecnico centrale spettano compiti di studio e di progettazione ed agli uffici tecnici periferici compiti di direzione, assistenza e contabilizzazione dei lavori ».

Pongo in votazione l'emendamento del relatore soppressivo dell'articolo 6.

(È approvato).

L'altro emendamento è pertanto decaduto.

Do lettura dell'articolo 7:

ART. 7.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile può affidare a docenti universitari ed a liberi professionisti, incarichi di studio, di progettazione, di direzione lavori e di collaudo delle opere necessarie per la realizzazione del programma di cui all'articolo 1.

Il compenso per gli incarichi è corrisposto nella misura prevista dal disciplinare tipo per il conferimento di incarichi professionali a liberi professionisti, approvato con decreto ministeriale 11 luglio 1969, n. 155.

Il collaudo delle opere potrà essere affidato a commissioni composte di funzionari tecnici del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e di altri ministeri, in servizio od in quiescenza, oltre che, eventualmente, di professionisti. Le relative prestazioni saranno compensate corrispondendo ai membri della commissione di collaudo un solo compenso, in deroga all'articolo 7 della tariffa professionale di cui alla legge 2 marzo 1949, n. 143, e successive varianti, aumentato del 70% (settanta per cento) se la commissione è composta di due-membri e del 120% (centoventi per cento) se la commissione è composta di tre membri. Sul compenso così determinato verrà applicata la riduzione di 1/3 (un terzo) se l'intero collegio è composto da funzionari dello Stato in attività di servizio e di 1/4 (un quarto) se è costituito da funzionari dello Stato in quiescenza o liberi professionisti.

Nel caso di commissione di collaudo mista, si applicherà, per tutti i componenti, la riduzione minore.

La ripartizione del compenso viene effettuata dal presidente della commissione di collaudo.

Le commissioni di collaudo verranno nominate con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

L'onorevole Bianchi Gerardo propone di sopprimere, al primo comma, dopo le parole « di direzione dei lavori », le parole « e di collaudo ».

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. Questo emendamento è stato suggerito dalla I Commissione, in quantoché il collaudo compete istituzionalmente alla stessa Direzione della aviazione civile, e non può essere affidato a privati.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo è in linea di massima favorevole a questo emendamento, tenuto altresì conto del parere vincolante della I Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento proposto dall'onorevole Bianchi Gerardo, cui il Governo è favorevole.

(È approvato).

Gli onorevoli Foscarini, Zucchini, Damico, Tripodi Girolamo, Ceravolo Sergio e Cicerone hanno presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, dopo le parole: « di progettazione », sopprimere le parole: « di direzione dei lavori ».

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo è contrario a questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Foscarini ed altri, cui il Governo è contrario.

(È approvato).

L'onorevole Bianchi Gerardo ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere i commi terzo, quarto, quinto e sesto.

Pongo in votazione il mantenimento dei commi terzo, quarto, quinto e sesto.

(È respinto).

I suddetti commi sono pertanto soppressi.

Do lettura dell'articolo 7, che a seguito delle modifiche testè approvate e di una più esatta citazione del decreto ministeriale in esso indicato, risulta così formulato:

ART. 7.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile può affidare a docenti universitari ed a liberi professionisti, incarichi di studio e di progettazione delle opere necessarie per la realizzazione del programma di cui all'articolo 1.

Il compenso per gli incarichi è corrisposto nella misura prevista dal disciplinare tipo per il conferimento di incarichi professionali a liberi professionisti, approvato con decreto ministeriale 11 luglio 1966:

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 8:

ART. 8.

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, con contratto quinquennale, ingegneri e geologi in numero non superiore a venti; ragionieri, geometri, periti e disegnatori in numero non superiore a settantaquattro; assistenti edili ed archivisti in numero non superiore a quarantaquattro; dattilografi, autisti e operai specializzati in numero non superiore a trentadue.

Alle persone da assumersi, a norma del precedente comma, si applicano le disposizioni previste dalla legge 13 dicembre 1965, n. 1463.

Il relatore, onorevole Bianchi Gerardo, cui si associano anche gli onorevoli Guglielmino, Zucchini, Damico, Tripodi Girolamo, Ceravolo Sergio e Cicerone, ha proposto il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 8 con il seguente:

« A tutto il personale dipendente dalla direzione generale dell'aviazione civile si applicano le disposizioni di cui al primo comma dell'articolo 4 del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, convertito con modificazioni nella legge 16 febbraio 1967, n. 14, nella misura stabilita, nella tabella VII annessa alla citata legge, per gli impiegati e per i salariati della sede centrale. Con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile saranno emanate le relative norme di attuazione ».

Gli onorevoli Marino e Caradonna hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. ...

A decorrere dal 1° luglio 1970 a tutto il personale dipendente dalla Direzione generale dell'aviazione civile si applica il quarto comma dell'articolo 4 del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, modificato dalla legge di conversione 16 febbraio 1967, n. 14.

All'onere relativo, previsto per il 1970 in lire 200 milioni, si farà fronte con un aumento nella misura del 15 per cento, a partire dal 1° luglio 1970, dei diritti di cui all'articolo 2 della legge 9 gennaio 1956, n. 24, fissati dai decreti del Presidente della Repubblica 19 ottobre 1956 e 31 marzo 1961, relativamente agli aeromobili che svolgono attività aerea internazionale di carattere commerciale, con le maggiori entrate conseguenti all'aumento del traffico aereo predetto in rapporto al movimento dei passeggeri e delle merci relativamente ai diritti previsti nelle lettere b) e c) dell'articolo 1 della legge n. 24 prima menzionata.

Gli onorevoli Querci e Bianchi Gerardo hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. ...

A decorrere dal mese successivo alla data di entrata in vigore della presente legge a tutto il personale dipendente dalla Direzione generale dell'aviazione civile è attribuito un assegno mensile lordo, non pensionabile, nella misura prevista dal quarto comma dell'articolo 4 del decreto legislativo 21 dicembre 1966, n. 1090, modificato dalla legge di conversione 16 febbraio 1967, n. 14. Con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile saranno emanate le relative norme di attuazione.

Pongo in votazione il principio ispiratore dell'emendamento proposto dal relatore ed altri di cui ho dato testè lettura.

(È approvato).

A seguito dell'approvazione in via di massima del nuovo testo dell'articolo 8, risultano assorbiti gli articoli aggiuntivi proposti dagli onorevoli Marino e Caradonna e Querci e Bianchi Gerardo.

Mi riservo di inviare il nuovo testo dell'articolo 8 alla Commissione bilancio per il prescritto parere.

Do lettura dell'articolo 9:

ART. 9.

Alle spese derivanti dall'applicazione degli articoli 5, 6, 7 e 8 si provvede con i fondi indicati nell'articolo 1. I relativi ordini di accreditamento possono essere emessi anche per importi eccedenti quelli previsti dalle norme in vigore.

A seguito della soppressione dell'articolo 6, lo pongo in votazione nel seguente testo.

« Alle spese derivanti dall'applicazione degli articoli 5, 7 e 8, si provvede con i fondi indicati nell'articolo 1. I relativi ordini di accreditamento possono essere emessi anche per importi eccedenti quelli previsti dalle norme in vigore ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 10:

ART. 10.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — direzione generale dell'aviazione civile — può assumere per le esigenze dei programmi previsti dall'articolo 1, impegni di spesa per somme eccedenti lo stanziamento di ciascuno esercizio, purché tale impegno non superi, nel totale, lo stanziamento complessivo ed i relativi pagamenti siano ripartiti negli esercizi finanziari entro i limiti degli stanziamenti rispettivi e purché gli impegni non superino le autorizzazioni di spesa indicate nelle lettere a), b), c), d) ed e) dell'articolo 1.

Le somme non utilizzate in ciascun esercizio saranno riportate all'esercizio successivo.

Eventuali economie conseguite negli stanziamenti, dopo la costruzione o il completamento degli aeroporti indicati nell'articolo 1, potranno essere utilizzate per il finanziamento di opere da eseguire in altro aeroporto per la realizzazione del programma.

A seguito dell'approvazione dell'emendamento interamente sostitutivo dell'articolo 1, proposto dall'onorevole Bianchi Gerardo, lo pongo in votazione nel seguente testo:

« Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — direzione generale dell'aviazione civile — può assumere per le esigenze dei programmi previsti dall'articolo 1, impegni di spesa per somme eccedenti lo stanziamento di ciascuno esercizio, purché tale impegno non superi, nel totale, lo stanziamento complessivo ed i relativi pagamenti siano ripartiti negli esercizi finanziari entro i limiti degli stanziamenti

rispettivi e purché gli impegni non superino le autorizzazioni di spesa indicate nelle lettere a) e b) dell'articolo 1.

Le somme non utilizzate in ciascun esercizio saranno riportate all'esercizio successivo.

Eventuali economie conseguite negli stanziamenti, dopo la costruzione o il completamento degli aeroporti indicati nell'articolo 1, potranno essere utilizzate per il finanziamento di opere da eseguire in altro aeroporto per la realizzazione del programma ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 11:

ART. 11.

All'onere di lire 5 miliardi, derivante dall'applicazione della presente legge, per l'anno finanziario 1970 si provvede mediante riduzione di pari importo del capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso anno finanziario.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

L'onorevole relatore ha proposto il seguente emendamento:

Sostituire il primo comma con il seguente:

« All'onere di lire 3 miliardi, derivante dall'applicazione della presente legge, per l'anno finanziario 1971 si provvede mediante riduzione di pari importo del capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso anno finanziario ».

Pongo in votazione in via di principio lo emendamento sostitutivo Bianchi Gerardo.

(È approvato).

Mi riservo di inviare il nuovo testo dell'articolo 11 alla Commissione bilancio per il prescritto parere.

Rinvio pertanto il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 18,35.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. ANTONIO MACCANICO