

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

59.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 28 APRILE 1971

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Modificazioni ed integrazioni alla legge 18 aprile 1962, n. 194 e alla legge 2 aprile 1968, n. 515, contenenti norme relative al sistema aeroportuale di Milano (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (3241)	549
PRESIDENTE	549, 553
SANGALLI, <i>Relatore</i>	549
TRIPODI GIROLAMO	553
VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	553
Disegno di legge (<i>Rinvio della discussione</i>):	
Corresponsione da parte dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di un contributo nella spesa per la costruzione di nuovi impianti di raccordo tra la rete ferroviaria statale e gli stabilimenti commerciali, industriali e assimilati, nonché per l'ampliamento degli impianti di raccordo esistenti (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (3284)	555
PRESIDENTE	555
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	555

La seduta comincia alle 9,40.

PALMIOTTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.*(È approvato).*

Discussione del disegno di legge: Modificazioni ed integrazioni alla legge 18 aprile 1962, n. 194 e alla legge 2 aprile 1968, n. 515, contenenti norme relative al sistema aeroportuale di Milano (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (3241).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni ed integrazioni alla legge 18 aprile 1962, n. 194, e alla legge 2 aprile 1968, n. 515, contenenti norme relative al sistema aeroportuale di Milano » già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato (3241).

L'onorevole Sangalli ha facoltà di svolgere la relazione.

SANGALLI, *Relatore*. Abbiamo in discussione il disegno di legge presentato dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto col Ministro del tesoro e col Ministro delle finanze, riguardante modificazioni alla legge 18 aprile 1962, n. 194, e alla legge 2 aprile 1968, n. 515, contenenti norme relative al sistema aeroportuale di Milano, ap-

provato dalla Commissione trasporti del Senato.

Come certamente i colleghi sanno, il sistema aeroportuale di Milano è costituito dai due aeroporti di Linate e Malpensa, attualmente destinati il primo a traffico nazionale ed internazionale, il secondo a traffico intercontinentale. Essi sono stati progettati, costruiti e vengono gestiti dalla Società per azioni esercizi aeroportuali (SEA) che appartiene per la quasi totalità ad enti pubblici (99,931 per cento), con una maggioranza assai significativa del comune di Milano (84,544 per cento); solo la residua parte (0,069 per cento) è di privati.

I rapporti della SEA con lo Stato erano regolati dalla legge 18 aprile 1962, n. 194, che riconosceva la qualifica privata del sistema aeroportuale di Milano per trenta anni e dalla legge 2 aprile 1968, n. 515, la quale stabiliva alcuni impegni che la SEA doveva adempiere nei confronti dell'aeroporto di Linate e dell'aeroporto della Malpensa.

Mentre le opere che la legge del 2 aprile 1968 prevedeva si realizzassero sull'aeroporto di Linate sono state effettuate, le altre opere che, invece, erano previste per l'aeroporto della Malpensa, non si sono potute realizzare per i diversi impegni che sono sopraggiunti e soprattutto per il fatto che la nuova costruzione di una pista, che doveva essere situata a nord-est dell'aeroporto della Malpensa, è stata da parte della Direzione generale del demanio vincolata a zona di espansione della vicina Società di costruzioni aeronautiche Augusta.

Quindi tutti i nuovi impianti sono stati spostati in un'altra zona e la SEA, d'accordo con il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, ha studiato un nuovo piano regolatore dei futuri ampliamenti di Malpensa scegliendo per i suoi progetti relativi alla zona di sviluppo, e alle sovrastrutture ricettive per passeggeri e merci una zona sita ad oltre sette chilometri dal centro aeroportuale in regione sud-ovest, su territori dei comuni di Somma Lombardo, Fermo, Lonate Pozzolo e Vizzola Ticino che meglio della zona precedentemente scelta a nord-est dell'aeroporto si presta, per la sua vastità, alla realizzazione di un progetto più completo e maggiormente idoneo anche per la prevista realizzazione di una terza pista, ad affrontare lo sviluppo futuro del traffico aereo di Milano.

È inutile che io mi soffermi a spiegare i motivi per cui è importante l'approvazione di questo disegno di legge che sostanzialmente concede altri trenta anni alla Società esercizi

aeroportuali: trent'anni che permettono di ammortizzare le spese per questa nuova costruzione. Mi basta far notare ai colleghi che il traffico dei passeggeri raddoppia ogni cinque anni e quello delle merci ogni quattro anni.

Il traffico futuro previsto sugli aeroporti di Milano sarà il seguente: nel 1975 i movimenti aeromobili saranno 118 mila, nel 1980 160 mila; i passeggeri, nel 1975, saranno 7.400.000; nel 1980, 13.900.000; la merce sarà nel 1975, di 210 mila tonnellate e nel 1980 di 360 mila tonnellate.

Il trend evolutivo del traffico denunciato dalla SEA per gli anni 1975 e 1980 trova riscontro anche nelle previsioni elaborate dalla Alitalia e dalla Direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti.

In sostanza il disegno di legge n. 3241, si rende necessario per la realizzazione di un nuovo programma molto più ampio e più complesso di quello che era stato fatto oggetto dal legislatore della legge del 1968.

La SEA si impegna a realizzare entro cinque anni dalla pubblicazione della nuova legge un'aerostazione per 6-6,5 milioni di passeggeri all'anno e un'aerostazione merci per 160 mila tonnellate l'anno per far fronte allo sviluppo del traffico che si verificherà negli anni 1975-80. Tali aerostazioni saranno realizzate unitamente ad una serie di collegamenti stradali adducanti alla rete viaria esterna e all'esistente aeroporto, a piazzali per autoveicoli, a piazzali per aeromobili, a bretelle per l'allacciamento dei costruendi piazzali alle due piste esistenti.

Rispetto ai costi della soluzione di ampliamento prevista dalla legge 2 aprile 1968, n. 515, che prevedeva investimenti per 26 miliardi e 200 milioni di lire, il nuovo piano della Malpensa contempla una prima immediata fase di investimenti per 55 miliardi e 600 milioni.

Il maggior costo è dovuto sia allo spostamento nella zona sud-ovest e quindi alle derivanti maggiori necessità di collegamenti stradali, sia alla esigenza di esproprio dei terreni di proprietà privata, sia infine agli aumenti dei costi verificatisi dal 1969-70 nel settore dell'edilizia.

L'entrata in funzione delle nuove aerostazioni, se il progetto di legge sarà sollecitamente approvato, è previsto intorno al 1976. La capacità annua passeggeri di Malpensa, che attualmente è di 1,5 milioni, sarà così elevata a 7,5-8 milioni, mentre quella di smaltimento delle merci passerà dalle attuali 50 mila tonnellate a 210 mila tonnellate. La ca-

pacità delle due piste attuali è di 95 mila movimento-anno.

Alla capacità di Malpensa devesi aggiungere la capacità di Linate con 4,5 milioni di passeggeri, con 80 mila tonnellate di merce alla data odierna e 175 mila tonnellate nel 1975 e con una capacità annua di 75 mila movimenti di aeromobili. Ora, se si pensa che l'aeroporto di Linate non potrà sopportare un traffico superiore a 4.500.000 passeggeri-anno e a 75 mila movimenti di aeromobili, la costruzione della nuova aerostazione di Malpensa s'impone per far fronte al traffico che si verificherà a Milano dagli anni 1975 in avanti.

Quanto allo sviluppo ulteriore di Malpensa, una seconda fase di costruzione si imporrà verso la fine degli anni '70 con la realizzazione di due nuove aerostazioni, una sempre con capacità 6-6,5 milioni per i passeggeri e l'altra sempre di 160 mila tonnellate per le merci, con ulteriori investimenti per 51 miliardi e 300 milioni di lire (secondo una valutazione odierna) per portare la capacità globale della Malpensa a 13,5-14,5 milioni di passeggeri e a 370 mila tonnellate-merce e poter quindi affrontare il traffico che si verificherà a Milano intorno al 1980.

Verso la metà degli anni '80 potrà rendersi necessaria l'integrazione delle attuali sovrastrutture di Malpensa Nord per portarle ad una ricettività di 4 milioni di passeggeri che con il totale dei passeggeri accolti dalla Malpensa Sud-Ovest ammonterebbero così a 16-17 milioni quando il traffico stimato su Milano supererà i 20 milioni di passeggeri.

Verso la stessa epoca, si imporrà anche la costruzione, già prevista in piano regolatore, di una terza pista di 4 chilometri per far fronte a quelle che potrebbero essere le esigenze del traffico aeromobili, oggi peraltro non facilmente ipotizzabili.

Data l'estrema aleatorietà delle stime di valutazione di un traffico tanto futuro e i cambiamenti tecnologici nei mezzi di trasporto aereo già previsti ed ancora sconosciuti, sarebbe comunque estremamente imprudente che la SEA s'impegnasse oggi su un programma di opere che potrebbe poi risultare prematuro rispetto alla concreta evoluzione dei traffici o addirittura tecnicamente superato.

Quanto ai progetti presentati dalla SEA, essi prevedono per l'aerostazione passeggeri un corpo di fabbricato a più livelli comprendente la stazione per la metropolitana o trasporto su ferro, arrivi e partenze su due li-

velli, ristorante, uffici per le compagnie di navigazione aerea, la dogana, la pubblica sicurezza, la direzione di circoscrizione, gli impiegati del traffico SEA, i militari addetti alla assistenza al volo. Per l'aerostazione merci gli stessi progetti prevedono un flusso ed un sistema di immagazzinamento completamente meccanizzato e centralizzato con ampi uffici per la dogana e per gli spedizionieri.

Passando all'aspetto economico della gestione, uno studio relativo appunto a tale aspetto, elaborato sulla base di un accurato calcolo della redditività economica (eseguito da una Società per la matematica e l'economia applicate, la SOMEA di Roma) ha permesso di verificare la fondatezza della richiesta avanzata dalla SEA di una estensione trentennale della durata della concessione, dal 1992 al 2022.

Ricorderò che con la legge del 1962 abbiamo dato una concessione trentennale e con la legge del 1968 una concessione di 11 anni; con il provvedimento oggi in discussione si mira a sopprimere la concessione undicennale del 1968 e si stabilisce un'altra concessione trentennale.

Lo studio sull'aspetto economico della gestione è consistito nella determinazione del risultato economico attualizzato dell'investimento con riferimento a periodi di tempo di diversa durata. Il calcolo delle risultanze economiche attualizzate è stato effettuato secondo il metodo dell'analisi dei flussi di cassa, considerando tre tassi di attualizzazione (interessi) rispettivamente del 9,50 per cento, del 10,50 per cento e dell'11,50 per cento, in modo da coprire l'intervallo di valori entro il quale dovrebbe collocarsi, tenendo conto della situazione attuale, il costo dei finanziamenti. I risultati dello studio hanno mostrato che, adottando un tasso di attualizzazione del 9,50 per cento, il recupero del capitale investito per la prima e la seconda fase di lavori (esclusa la terza pista) avverrebbe attorno al 2000. Ad un tasso più realistico, dati i tempi correnti, del 10,50 per cento, tale data si sposterebbe intorno al 2015, mentre con un tasso dell'11,50 per cento il recupero del capitale non sarebbe possibile neppure a tempo indefinito.

Lo studio effettuato avvalorava la fondatezza della richiesta della SEA di rivedere il termine di proroga della durata dello *status* giuridico vigente sugli aeroporti di Milano, richiesta fatta propria dal Ministero dei trasporti e aviazione civile e successivamente dal Governo con il disegno di legge n. 3241 che stiamo discutendo.

Nel quadro dello sviluppo del traffico aereo, la rapida evoluzione tecnologica verificatasi nell'ultimo decennio nel settore dell'aviazione civile con l'introduzione di aerei di capienza sempre maggiore postula la evoluzione e l'adeguamento delle sovrastrutture aeroportuali. Per questo tutte le autorità e gli enti o società di gestione aeroportuale del mondo si sono trovate a dover far fronte ad imponenti lavori di adeguamento dei loro aeroscali, resi necessari dalla mutata tipologia dei velivoli impiegati sulle rotte commerciali. Gli aeroporti si sono praticamente trovati in quest'ultimo decennio in una continua fase di trasformazione, con aggiunte e mutamenti che hanno quasi ovunque sovvertito i progetti originari. In molti casi, come a Parigi, New York, Londra e Tokio, si impone addirittura la realizzazione di nuovi aeroporti.

Venendo a considerare la gestione SEA, per quanto riguarda i servizi resi, preciso che essa gestisce i suoi aeroporti in maniera del tutto singolare, con una centralizzazione dei servizi resi a tutti i vettori in maniera analoga e con loro generale soddisfazione. In particolare val la pena di ricordare che la SEA, indipendentemente dai suoi obblighi di convenzione e di legge con lo Stato, ha in questi ultimi anni attuato spontaneamente una serie di provvedimenti atti a migliorare la ricettività dei suoi aeroporti. A Linate, in aggiunta al disposto della legge 2 aprile 1968, n. 515, ha ristrutturato l'aerostazione nazionale ricavando un atrio arrivi particolarmente capace. Sull'aeroporto della Malpensa, per accogliere il primo *jumbo jet* atterratovi il 16 luglio del 1970, ha ampliato l'atrio internazionale, la sala dogana, ristrutturando l'aerostazione nazionale, ed ha costruito un nuovo smistamento bagagli.

Ma, com'è risaputo, la SEA, che ha oggi un capitale sociale di 81 miliardi di lire, non ha mai ottenuto dallo Stato alcun contributo finanziario; tutti gli oneri sono stati sin qui sopportati dal comune e dalla provincia di Milano, azionisti rispettivamente per l'84 e per il 14 per cento (la recente parte di azioni appartenendo ad enti pubblici della zona di Varese e solo lo 0,069 per cento a privati).

Permettetemi ora, onorevoli colleghi, alcune considerazioni sul disegno di legge che stamane è sottoposto alla nostra approvazione. Il provvedimento tiene anche presente il fatto che la SEA dovrà approvvigionarsi dei mezzi finanziari necessari alle nuove costruzioni sul libero mercato, non potendo ovviamente chiedere nuovi sacrifici ai suoi azionisti (comune e provincia di Milano) impegnati in program-

mi prioritari di altra natura. Se non si vuole costringere la SEA a non apprestare e non rinnovare gli impianti o a farlo con un rischio economico obiettivamente sproporzionato, dobbiamo concederle un più lungo periodo di gestione: periodo che per consentire l'imputazione al conto economico di bilancio delle rate di ammortamento dovrà essere di altri 30 anni. Diversamente le quote di ammortamento annuo finirebbero con l'incidere negativamente sul bilancio annuale della società, sì da costringerla o al fallimento o ad adottare ogni anno i provvedimenti disposti dall'articolo 2446 del codice civile (ossia riduzione e reintegrazione del capitale), ammesso e non concesso che il maggior azionista (cioè il comune di Milano) sia disposto a farlo.

Il disegno di legge mira quindi ad assicurare alla SEA quanto obiettivamente sembra indispensabile per realizzare i nuovi programmi — che, diversamente, dovrebbero essere attuati subito dallo Stato (giacché non c'è tempo da perdere per arrivare in tempo alla scadenza del 1975) — e per una corretta impostazione del bilancio societario, giacché non possiamo ignorare che la forma scelta a suo tempo per la costituzione della SEA fu quella della società per azioni e che come tale la SEA è tenuta nella formulazione dei suoi bilanci all'osservanza del disposto del codice civile.

Le argomentazioni mie e quelle del Governo, che ha proposto il disegno di legge, non si spostano da quelle che hanno motivato il decreto-legge 31 ottobre 1967, n. 969, e la legge 12 marzo 1968, n. 291, concernenti il primo il finanziamento per l'esecuzione delle opere di completamento e ampliamento dell'aeroporto intercontinentale Leonardo da Vinci di Roma Fiumicino, la seconda un ulteriore contributo statale di 8 miliardi per il completamento degli aeroporti civili di Palermo e di Venezia. Le stesse finalità stanno alla base della recente legge per la costruzione dei nuovi aeroporti di Firenze, Napoli e della Sicilia sud-occidentale. Per queste opere il Governo ha stanziato una somma di 78 miliardi, mentre per quelle necessarie a Linate e a Malpensa si chiede solo un semplice prolungamento di termine dello *status* giuridico su di essi vigente; si chiede cioè solo un prolungamento della concessione, per cui lo Stato non sborsa nulla e a tutto pensa la SEA.

L'imponente programma delle opere che la SEA ha programmato e già in parte realizzato sarà un vanto non solo per Milano ma per l'intero paese, così come a suo tempo è stato un vanto non soltanto degli amministratori

pubblici della metropoli lombarda ma anche del Parlamento italiano aver realizzato o consentito di realizzare un sistema aeroportuale tanto altamente efficiente quale quello di cui ci occupiamo.

Come l'iniziativa degli enti locali di Milano ha consentito allo Stato di avere uno sgravio notevole di impegni finanziari e alla aviazione civile italiana di affrontare a Milano, con quella tempestività che le sue poche risorse non le avrebbero consentito, i problemi posti dalla prima rivoluzione tecnologica verificatasi nel settore con l'immissione in linea di volo degli aerei a reazione, così l'accoglimento di questo disegno di legge consentirà allo Stato e all'aviazione civile italiana di avere per il 1975 il sistema aeroportuale di Milano perfettamente idoneo ad affrontare l'enorme traffico passeggeri e merci che su di esso si svolgerà.

Non credo sia il caso di sottolineare ulteriormente quanto sia importante per tutto il paese questa concessione. Mi permetto di ricordare che questo disegno di legge non comporta onere alcuno per lo Stato ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

Al termine della nuova scadenza nel 2022 tutte le opere che la SEA avrà realizzato sui sedimi aeroportuali di Linate e della Malpensa di proprietà dello Stato saranno devolute perfettamente efficienti e gratuitamente allo Stato, mentre i terreni che saranno espropriati dalla SEA per il completamento della zona interessata dai lavori di ampliamento dell'aeroporto della Malpensa saranno gratuitamente vincolati ad uso aeronautico fintantoché vi si svolgerà attività aeroportuale.

Per quanto non sovvenzionata in alcun modo dallo Stato, il Governo ha anche ritenuto, data la peculiarità della gestione SEA, di dover prevedere la nomina di un rappresentante del ministero del tesoro e di uno dei trasporti e dell'aviazione civile nel collegio sindacale della società, riservando al primo di essi la carica di presidente del collegio. Ed è proprio sull'articolo 4, che contiene appunto questa disposizione, che io ho qualche perplessità. Direi che in un aeroporto come quello di Milano, i cui maggiori azionisti sono il comune e la provincia e dove lo Stato non tira fuori una lira, l'aver dei sindaci nominati dallo Stato può apparire un controsenso anche giuridico. Sarebbe stato più opportuno, caso mai, prevedere la partecipazione di un rappresentante della regione. Ma tenuto conto che lo Stato dà la concessione trentennale e che esigenza trentennale è quella che si inizino subito i lavori che devono essere com-

piuti entro 5 anni, non è il caso di prolungare l'iter del provvedimento per introdurre una modifica all'articolo 4.

Per tutti i motivi che ho esposto, propongo, onorevoli colleghi, l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

TRIPODI GIROLAMO. È da tutti avvertita l'esigenza che il problema del sistema aeroportuale italiano sia affrontato in modo organico e tenendo conto del prevedibile sviluppo dei trasporti aerei; tanto è vero che proprio in questi giorni la Commissione sta conducendo un'indagine conoscitiva sulle gestioni aeroportuali.

Il gruppo comunista non è contrario al provvedimento, ma certamente non possiamo dare il nostro assenso per cui ci asterremo dalla votazione. Desidero fare un rilievo circa l'articolo 4. Condivido le riserve espresse dal relatore in ordine a tale articolo che avrebbe potuto prevedere la partecipazione di un rappresentante della regione.

In ogni modo il nostro atteggiamento, per quanto riguarda il complesso del provvedimento è di astensione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

VINCELLI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Il provvedimento oggi in discussione è importante ed urgente per i motivi illustrati dal relatore, riguardanti la necessità di consentire l'ammortamento dei maggiori oneri aeroportuali che ammontano a circa 17 miliardi. Sulla documentazione tecnico-finanziaria, relativa alle opere in questione, si sono pronunciati favorevolmente il Consiglio superiore dell'aviazione civile e il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Per quanto riguarda l'obiezione sollevata dal relatore circa la presenza del collegio sindacale della SEA, di due rappresentanti dello Stato, uno del Ministero del tesoro e uno del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, vorrei dichiarare che a me sembra importante prevedere questa forma di vigilanza statale sulla gestione del maggior sistema aeroportuale italiano.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Poiché non sono stati presentati

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 APRILE 1971

emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

Al fine di adeguare le esistenti infrastrutture aeroportuali alle crescenti esigenze del traffico derivanti dall'impiego dei nuovi tipi di aeromobili giganti, la Società per azioni esercizi aeroportuali (SEA) di Milano, entro cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvederà, oltre che alla esecuzione delle opere previste nella legge 2 aprile 1968, n. 515, per l'aeroporto della Malpensa, anche all'ampliamento di detto aeroporto nella zona sud-ovest, alla realizzazione dei vari collegamenti stradali alla rete viaria esterna ed all'esistente aeroporto, all'ampliamento delle infrastrutture di volo ed alle altre sistemazioni occorrenti, in conformità al piano regolatore aeroportuale approvato dal Consiglio superiore dell'aviazione civile e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

I terreni demaniali compresi nella suddetta zona di ampliamento verranno dati in concessione alla SEA per la durata della convenzione stipulata tra lo Stato e la stessa Società e alle condizioni stabilite nella convenzione medesima stipulata in applicazione della legge 18 aprile 1962, n. 194.

I terreni di proprietà privata, ricadenti nella suddetta zona di ampliamento, saranno acquisiti alla SEA e dati in disponibilità gratuita allo Stato fino a quando essi verranno adibiti ad uso aeroportuale e rientreranno nella concessione in uso alla Società stessa.

Con atto aggiuntivo alla citata convenzione esistente tra lo Stato e la SEA, da stipularsi tra l'Amministrazione e la SEA medesima, saranno precisate le opere da eseguire e le modalità di attuazione.

(È approvato).

ART. 2.

Relativamente all'ampliamento dell'aeroporto della Malpensa, l'approvazione del progetto generale di massima delle opere previste nel programma e delle eventuali successive varianti ha gli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, urgenza e indifferibilità.

Le espropriazioni necessarie, in dipendenza dell'ampliamento dell'aeroporto previsto dall'articolo 1, debbono essere iniziate entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge ed ultimate entro tre anni dalla stessa data.

L'indicazione delle indennità offerte prevista dall'articolo 24 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, deve essere fatta sulla base delle stime eseguite dagli uffici tecnici erariali. Tali stime sostituiscono, per tutti gli effetti dell'articolo 48 della legge citata, le perizie previste dall'articolo 32 della legge medesima.

Il competente ufficio tecnico erariale comunica al prefetto ed alla Amministrazione espropriante l'indennità fissata.

(È approvato).

ART. 3.

In relazione ai nuovi oneri derivanti alla SEA dalla esecuzione delle opere di cui all'articolo 1, la durata del regime giuridico del sistema aeroportuale di Milano, articolato nei due aeroporti della Malpensa e di Linate, stabilito dall'articolo 1 della legge 18 aprile 1962, n. 194, e dalla relativa convenzione per la disciplina dei rapporti tra l'Amministrazione dello Stato e la società per azioni esercizi aeroportuali (SEA) in ordine al sistema aeroportuale di Milano del 7 maggio 1962, viene aumentata di anni trenta e ciò a modifica di quanto previsto dall'articolo 2 della legge 2 aprile 1968, n. 515.

Con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle finanze, sarà dato atto che le opere sopra menzionate sono state regolarmente eseguite e rispondono alle esigenze del traffico e sarà dichiarata operativa la predetta nuova decorrenza del regime giuridico del sistema aeroportuale di Milano.

Qualora la SEA non esegua tutti i lavori previsti nel piano regolatore aeroportuale di cui al primo comma dell'articolo 1 entro cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, la disposizione di cui al primo comma non avrà effetto.

(È approvato).

ART. 4.

Faranno parte di diritto del collegio sindacale della Società per azioni esercizi aeroportuali (SEA) due rappresentanti dell'Amministrazione dello Stato dei quali uno, con funzioni di presidente, verrà nominato dal Ministro del tesoro e l'altro dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Rinvio della discussione del disegno di legge: Corresponsione da parte dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di un contributo nella spesa per la costruzione di nuovi impianti di raccordo tra la rete ferroviaria statale e gli stabilimenti commerciali, industriali e assimilati, nonché per l'ampliamento degli impianti di raccordo esistenti (3284).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Corresponsione da parte dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di un contributo nella spesa per la costruzione di nuovi impianti di raccordo tra la rete ferroviaria statale e gli stabilimenti commerciali, industriali e assimilati, nonché per l'ampliamento degli impianti di raccordo esistenti ».

Poiché la Commissione bilancio non ha ancora espresso il suo parere sul provvedimento, ritengo opportuno rinviare la discussione.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione è rinviata ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione sul disegno di legge:

« Modificazioni ed integrazioni alla legge 18 aprile 1962, n. 194, e alla legge 2 aprile

1968, n. 515, contenenti norme relative al sistema aeroportuale di Milano » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*). (3241):

Presenti	23
Votanti	19
Astenuti	4
Maggioranza	10
Voti favorevoli	19
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Amodio, Azimonti, Bianchi Gerardo, Canestrari, Guerrini Giorgio, Ianniello, Lenoci, Mancini Antonio, Marocco, Merli, Monaco, Palmiotti, Querci, Russo Ferdinando, Salomone, Sangalli, Squicciarini, Volpe e Zambelli.

Si sono astenuti:

Ballarin, Cebrelli, Ceravolo Sergio e Tripodi Girolamo.

La seduta termina alle 10,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO