SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

48º Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 2 GIUGNO 1998

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(2206-B) ***Interventi nel settore dei trasporti,*** approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 2, 6
BIASCO *(CCD-CDL)* 2
BOSI *(CCD-CDL)* 4
ERROI *(PPI)* 5
SARTO *(Verdi-l'Ulivo)* 5
SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione* 6
VEDOVATO *(Dem. Sin.-l'Ulivo)* 3

DL 0831

TIPOGRAFIA DEL SENATO (600)

t:/com/com08/8-48a.3d

I lavori hanno inizio alle ore 15,35.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(2206-B) ***Interventi nel settore dei trasporti,*** approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati
(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 2206-B, sospesa nella seduta del 28 maggio scorso.

Ricordo che nella precedente seduta il relatore, senatore Carpinelli, ha svolto la sua relazione.

Dichiaro, pertanto, aperta la discussione generale.

BIASCO. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, ho voluto partecipare oggi ai lavori di questa Commissione, pur non essendo suo membro, unicamente per manifestare l'apprezzamento della mia parte politica per le modifiche introdotte dalla Camera dei deputati al provvedimento di legge al nostro esame. Tali modifiche di fatto introducono elementi di novità finalizzati non soltanto a creare condizioni ottimali affinchè il Giubileo possa ottenere utili garanzie operative sotto il profilo logistico, ma anche ad incidere in futuro sui movimenti turistici e sulle attività economiche delle regioni interessate.

Non è infatti un caso che il provvedimento di legge preveda opere non soltanto per la città di Foggia ma anche per Napoli, Siena, Ancona, Venezia e Perugia attraverso un finanziamento che, anche se non del tutto ottimale, è comunque inquadrato nelle difficoltà nelle quali si muove oggi il bilancio dello Stato e garantisce in ogni caso la volontà del Governo di agire in favore del settore aeroportuale (una volontà che in passato non è stata mai manifestata e attuata).

Devo dire che la città di Foggia in particolare ha sostenuto un ruolo di primo piano nel contesto della seconda guerra mondiale proprio per la sua posizione geografica e per molteplici aeroporti collocati sul suo territorio. Purtroppo però, pur avendo dato un contributo di migliaia di morti, questa città non ha trovato nel corso di tanti anni l'opportunità di vedere rilanciato il proprio scalo aeroportuale per via di alcune deficienze strutturali che di fatto ne hanno impedito la possibilità operativa. Eppure, Foggia è una città che si trova al centro di notevoli traffici e la sua collocazione operativa è finalizzata a stabilire contatti e collegamenti tra le diverse regioni del Mezzogiorno. Devo poi menzionare situazioni come – per esempio – quella di Melfi, nella quale per le attività industriali come la FIAT l'aeroporto è una struttura di notevole rilievo, e quella di San Giovanni Rotondo, che è una delle vie obbligate degli itinerari giubi-

lari (i turisti dovrebbero arrivare a Brindisi e poi compiere circa 4 ore di pullman per raggiungere San Giovanni Rotondo; non si può fare scalo nella città di Bari perchè non è consentito nel suo aeroporto l'atterraggio di determinati aerei).

Voglio concludere il mio intervento affermando che il provvedimento al nostro esame, pur se non esaustivo e se non introduce valutazioni di fondo finalizzate a dare all'aeroporto quella funzionalità e quel ruolo che noi riteniamo di dover rivendicare, costituisce comunque un'occasione che non deve andare perduta. Quindi, occorre prendere atto di tale disegno di legge adottato dal Governo, raccomandando però – proprio per la particolarità della zona, per il ruolo che esercita in un contesto giubilare di primo piano e soprattutto per le implicazioni successive che lo stesso aeroporto potrà avere nel contesto economico del Mezzogiorno – l'esigenza di considerare l'aeroporto in un'ottica particolare soprattutto per il ruolo che può esercitare nel quadro della ripresa economica del Mezzogiorno d'Italia.

VEDOVATO. Signor Presidente, intervengo brevemente per sottolineare positivamente l'inserimento nel disegno di legge del comma 8 dell'articolo 2, con il quale si autorizza la gestione governativa per la navigazione dei laghi Maggiore, di Como e di Garda – ed anche contestualmente per la navigazione sui laghi d'Iseo e Trasimeno – a contrarre mutui quindicennali ai fini del risanamento tecnico-economico di cui all'articolo 11 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.

Il provvedimento al nostro esame è importante non solo per lo stanziamento complessivo di assoluto rilievo destinato per l'attuazione del piano di risanamento tecnico-economico, ma anche perchè si assicura il trasferimento alle regioni della gestione delle funzioni di trasporto locale, con una adeguata dotazione di natanti e di impianti fissi. Da questo punto di vista, quindi, credo che rappresenti il completamento di quel processo iniziato con il decreto legislativo n. 422.

Tuttavia, devo osservare che l'impegno economico a carico del bilancio dello Stato è considerevole e quindi credo vada richiamata l'opportunità che il Governo svolga un'attenta verifica sulla effettiva destinazione dello stanziamento, con particolare riguardo alla necessità che le tipologie dei natanti vengano individuate in modo corrispondente alle esigenze di ciascun lago, avendo ognuno di essi caratteristiche diverse in relazione anche all'utenza (alcuni laghi sono utilizzati maggiormente per il turismo, altri invece per il trasporto locale e di autovetture), e altresì all'esigenza di salvaguardare nella fase di passaggio i livelli occupazionali. Tali livelli, infatti, provocano una costante preoccupazione, dal momento che sono significativi per le economie locali (superano complessivamente le 700 unità, comprendendo anche il personale assunto in via temporanea nelle punte stagionali).

Pertanto, nel sottolineare il mio giudizio positivo nei confronti del disegno di legge, preannuncio al Governo la presentazione di un ordine del giorno sulle questioni evidenziate nel mio intervento.

BOSI. Signor Presidente, a seguito delle modifiche apportate dalla Camera dei deputati al disegno di legge che abbiamo discusso ed approvato al Senato, devo dire che sono stati inserite all'articolo 1 nuove previsioni e individuate nuove stazioni aeroportuali.

In ordine a questi nuovi inserimenti, però, non mi risulta che sia stata redatta ed allegata una relazione tecnica, come invece è avvenuto durante la prima lettura al Senato per ciascuno degli aeroporti inseriti nell'elenco, relazione nella quale sono state specificate tutte le opere e la loro consistenza. Questa è la prima osservazione che desidero fare.

Vorrei svolgere una ulteriore riflessione: la precedente discussione avvenne poco dopo l'ultimo degli incidenti occorsi presso l'aeroporto Firenze-Peretola nel quale ha perso la vita un pilota schiantandosi sul terrapieno dell'autostrada confinante con l'area aeroportuale, particolarmente soggetta ad incidenti per la sua difficile collocazione. A seguito dell'inchiesta effettuata sull'incidente in cui ha perso la vita il pilota, è emerso che se l'aeroporto di Firenze-Peretola (evidenzio che non si tratta di un semplice aeroclub ma di un aeroporto vero e proprio dove atterrano molti voli di linea per un numero di passeggeri pari a circa 1.000.000) fosse stato dotato del cosiddetto sistema ILS (Instrument Lander System), ossia il comando a terra degli aerei nella fase di atterraggio, l'incidente non sarebbe accaduto; considerato che la pista è particolarmente corta, la sua collocazione a ridosso delle colline, le barriere autostradali e via dicendo, si è da più parti avanzata la richiesta di introdurre il sistema ILS.

Questo sistema, introdotto in quasi tutti gli aeroporti italiani che contano un traffico pari o inferiore a quello di Firenze, viene ora previsto con il disegno di legge in esame per l'aeroporto di Perugia ancora in fase di assestamento, quindi nemmeno lontanamente paragonabile a quello di Firenze. Il sottosegretario Albertini – che assisteva ai lavori della Commissione – mi disse che in quella fase l'intenzione del Governo era di intervenire sugli aeroporti dell'Italia meridionale, fermo restando che Perugia non è situata di certo nell'Italia meridionale. Adesso devo prendere atto che le modifiche apportare dalla Camera dei deputati hanno ampliato il numero degli aeroporti su cui intervenire, introducendo quello di Foggia, di Venezia e di Siena. Ecco perché chiedo la relazione tecnica: pur auspicando ovviamente l'ammodernamento di qualsiasi aeroporto, in particolare di quelli situati in Toscana, vorrei ricordare che quello di Siena è semplicemente un aeroclub a differenza dell'aeroporto di Grosseto che sta via via assumendo una certa importanza, e quello di Firenze, del quale ho già detto.

Quali sono le ragioni che hanno indotto a questi nuovi inserimenti e come mai permane l'assenza di finanziamenti per l'aeroporto di Firenze? Poiché questo disegno di legge, limitatamente all'articolo relativo agli aeroporti, comincia a rivestire una certa importanza contemplando un certo numero considerevole di aeroporti, bisogna pur dare delle motivazioni plausibili per consentire di valutare quali siano realmente le scelte prioritarie da effettuare.

ERROI. Concordo con quanto detto dal senatore Bosi: esiste, ad esempio, un aeroporto molto importante (militare e civile) presso la città di Lecce – che tutti sappiamo rappresentare il più importante centro industriale nel Meridione (tra i vari settori industriali si annovera quello tessile, il più importante d'Europa; in particolare, si evidenzia la presenza del cravattificio più grande del mondo) – che è stato chiuso malgrado funzionasse egregiamente.

Considerate le numerose richieste avanzate anche da parte degli stessi industriali per riaprire questo aeroporto, vorrei conoscere le intenzioni del Governo in tal senso: si parla tanto di allineare il Sud al Nord ma a me sembra che, al di là della retorica e della demagogia, rimanga ben poco. Considerato che questo aeroporto non necessita di alcun intervento finanziario perché gode di piste eccezionali sulle quali possono atterrare perfino i *jumbo,* auspico una iniziativa da parte del Governo.

SARTO. Vorrei innanzitutto evidenziare che la modifica della legge n. 211 del 1992 introdotta da questo ramo del Parlamento, prevista al comma 10 dell'articolo 3 (testo approvato dal Senato), è stata soppressa dalla Camera dei deputati perchè nel frattempo quanto in essa stabilito è stato inserito in un altro provvedimento già pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale. Si tratta della sostituzione delle parole «tramvie veloci» con il termine «tramvie» all'articolo 1, comma 1, della legge 26 febbraio 1992, n. 211 sul trasporto rapido di massa; sull'aggettivo «veloci» infatti si erano creati alcuni equivoci nel corso della valutazione dei progetti delle reti tramviarie nelle medie città, ostacolandone l'approvazione. Ricordo che la realizzazione di questo progetto facilita la dotazione nelle medie città italiane di quelle tramvie che hanno risolto molti problemi di congestione del traffico nelle città di tutta Europa.

Il secondo elemento riguarda l'articolo 2, comma 6, del testo approvato dalla Camera dei deputati, ed in particolare il trasporto pubblico locale: l'altro ramo del Parlamento ha appositamente precisato che la quota del 5 per cento di finanziamento per rinnovare il patrimonio dei mezzi – in particolare, si tratta dei nuovi autobus in sostituzione del vecchio parco con più di quindici anni di età o di mezzi a trazione elettrica, quindi, a basso impatto ambientale (autobus a metano) – deve essere utilizzata per acquistare autobus rispondenti alle norme tecniche indicate nella proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 98/C 17/01, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee n. C 17 del 20 gennaio 1998.

Quindi, mi sembra un ragionamento opportuno che rafforza la necessità di rinnovare il parco mezzi a basso impatto ambientale in ambito urbano e in particolare nei centri storici.

Infine, ritengo che le modifiche introdotte dalla Camera dei deputati non diversificano in sostanza il testo, ma lo precisano in modo migliore in relazione anche alla questione delle consulenze per la Conferenza generale sul trasporto, che il Governo si è impegnato a realizzare e che costituisce

la premessa del piano generale dei trasporti che l'Esecutivo ha dichiarato di voler concludere entro l'anno.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Signor Presidente, intervengo per svolgere una rapida considerazione.

Per quanto riguarda la domanda del senatore Bosi in merito alla relazione tecnica, faccio presente che assumo l'incarico di fornire alla Commissione le relazioni tecniche presentate alla Camera dei deputati a sostegno degli emendamenti presentati dall'Esecutivo.

Per quanto riguarda invece le questioni poste dal senatore Sarto, posso sottolineare il fatto che, con l'introduzione delle modifiche apportate dalla Camera dei deputati, il Ministero dei trasporti ha la possibilità di organizzare concretamente la Conferenza nazionale sul trasporto – è questo un impegno al quale il Governo è stato più volte sollecitato dal Parlamento – per il prossimo mese di luglio. In tal modo l'Esecutivo ha a disposizione tutte quelle competenze necessarie alla migliore preparazione della Conferenza stessa.

In merito al problema segnalato dagli interventi di alcuni senatori relativo all'estensione di agevolazioni al settore aeroportuale, in questa sede il Governo si riserva di valutare più attentamente proposte concrete che possono essere suggerite dalla Commissione. Devo dire che con le modifiche apportate si sono presi in considerazione degli interventi pubblici per il Giubileo del 2000 e quindi si è valutato verso quali aeroporti concentrare una prima disponibilità di finanziamento.

Infine, devo aggiungere che esiste un problema di coerenza dei progetti tecnici da sostenere dal punto di vista delle autorizzazioni degli uffici dell'Aviazione civile. Quindi, sarebbe contraddittorio prevedere un investimento per un aeroporto per il quale non si ha pronto un progetto; sarebbe soltanto una segnalazione politica priva di efficacia entro la data del 2000, perchè non ci stiamo riferendo ad una volontà del Parlamento e del Governo di valorizzare questo o quell'altro aeroporto, ma dobbiamo far fronte alla scadenza del 31 dicembre 1999.

Tuttavia, se si riesce ad argomentare la validità di un intervento, lo si potrà valutare attraverso la presentazione di un emendamento in sede di discussione.

PRESIDENTE. Senatore Bosi, lei sa che nel costume verbale del nostro paese, quando si parla di interventi, spesso si fa riferimento a «santi in paradiso», riferendosi a dei *«big»* della politica che potrebbero fornire una adeguata protezione. Invece, come si può rilevare dall'elenco degli aeroporti e come l'onorevole Soriero ha sottolineato facendo riferimento al Giubileo, si tratta nel nostro caso di veri e propri santi del paradiso. Non stupirà il fatto che Siena faccia capo a Santa Caterina e Ancona alla vicina Loreto e così via. Non è colpa mia se quest'anno Firenze può esibire sol-

tanto l'anniversario del Savonarola! È chiaro che la mia è soltanto una battuta.

Per quanto riguarda i lavori della Commissione, propongo che il termine per la presentazione di eventuali emendamenti sia fissato per le ore 12 di domani, mercoledì 3 giugno.

Poiché non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Rinvio il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,10.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. VINCENZO FONTI