

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

25° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 25 OTTOBRE 1973

Presidenza del Presidente MARTINELLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Seguito della discussione e approvazione:

« Gestione unitaria del sistema aeroportuale della capitale e costruzione di una nuova aerostazione nell'aeroporto intercontinentale "Leonardo da Vinci" di Roma-Fiumicino » (1225) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 343, 345, 348 e <i>passim</i>
ARNONE	346, 349, 352 e <i>passim</i>
AVEZZANO COMES	347, 353, 354 e <i>passim</i>
GROSSI	349
MADERCHI	344, 356
MASCIADRI, sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile	344, 345, 349 e <i>passim</i>
NOÈ	348
SAMMARTINO, relatore alla Commissione	345
	353, 354 e <i>passim</i>
SANTALCO	353, 356

La seduta ha inizio alle ore 10,15.

SALERNO, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

IN SEDE DELIBERANTE

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge:

« Gestione unitaria del sistema aeroportuale della capitale e costruzione di una nuova aerostazione nell'aeroporto intercontinentale "Leonardo da Vinci" di Roma-Fiumicino » (1225) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del dise-

8^a COMMISSIONE

25° RESOCONTO STEN. (25 ottobre 1973)

gno di legge: « Gestione unitaria del sistema aeroportuale della capitale e costruzione di una nuova aerostazione nell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino », già approvato dalla Camera dei deputati.

Come i colleghi ricordano, nella seduta di ieri il senatore Sammartino ha svolto la sua relazione; dopodichè, su proposta del senatore Arnone, cui si è associato il senatore Santalco a nome del Gruppo democristiano, abbiamo deciso di rinviare la discussione alla seduta di oggi.

Dichiaro pertanto aperta la discussione generale.

M A S C I A D R I , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Prendo atto della brillante ed esauriente esposizione svolta ieri dal relatore, alle cui argomentazioni aderisco, aggiungendo tutt'al più qualche considerazione.

Anzitutto desidero far presente che il Governo non intende proporre emendamenti, che d'altra parte servirebbero solo a ritardare l'approvazione di un provvedimento il quale ha avuto un *iter* abbastanza lungo, anche se la Camera ha cercato di soddisfare la legittima attesa dell'intero Paese in modo abbastanza veloce. È inutile far rilevare ancora una volta l'importanza della materia; l'occasione mi è però propizia per ricordare che tra breve dovrebbe essere sottoposto al vostro esame un altro disegno di legge, molto significativo e importante, che forse avrebbe meritato la priorità (anche se l'aeroporto romano assorbe il 50 per cento del traffico nazionale): mi riferisco al disegno di legge n. 882, che assegna 220 miliardi per organiche provvidenze in favore di tutti gli aeroporti italiani; problema del quale, d'altra parte, si è parlato ieri con il Presidente della Sottocommissione da voi nominata, e che va risolto sollecitamente per colmare le gravi carenze segnalate. Vi è un nesso logico tra l'uno e l'altro provvedimento, non fosse altro per il fatto che, nel disegno di legge numero 882, 50 miliardi di lire sono destinati a Fiumicino.

M A D E R C H I . Ne parleremo a suo tempo.

M A S C I A D R I , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. La necessità della terza sottostazione è indubbia, ed il sistema di gestione è unico.

Faccio poi mia la questione avanzata dal relatore in merito all'opportunità che lo Stato tenga per sé i due aeroporti di Fiumicino e Ciampino, oltre all'aerostazione che tra due anni dovrà essere funzionante. Lo Stato non potrebbe sostenere l'intero peso: affidiamo quindi, in ultima analisi, l'impresa a quello che è stato definito « il quasi Stato », cioè alla concessionaria, che poi è l'IRI. Infatti il personale statale è scarso: si tratta di 950 unità, sparse in 36 aeroporti, in alcuni dei quali vi è un solo addetto, che dovrebbe quindi attendere alle sue mansioni per 24 ore al giorno e non ha neanche la possibilità di ammalarsi; vedasi ad esempio il caso di Olbia.

Devo aggiungere che forse sarebbe stato necessario affidare la gestione degli aeroporti uniti ad un'altra società, al di fuori dello Stato. Tra i 950 dipendenti sopra menzionati vi sono solo 400 tecnici, e così non è possibile provvedere a gestire un complesso del genere.

A questo punto è opportuna una considerazione. Occorrerà, nelle convenzioni, essere non dico rigidi ma abbastanza rigorosi, e lo Stato dovrà riservarsi un controllo ed una sorveglianza che siano veramente tali; per cui dovrà essere cura del Dicastero che qui rappresento, di concerto con gli altri previsti dalla legge, provvedere in tal senso.

Per quanto riguarda le perplessità espresse dal relatore, mi sembrerebbe scorretto, in verità, non riprendere l'argomento da lui sviluppato. Alcune imperfezioni possono anche esistere, soprattutto quando si innova in una materia; sono anch'io del parere che, nel primo comma dell'articolo 7, sarebbe stato preferibile non specificare «...da adibire al traffico della società Alitalia-Linee aeree italiane e delle altre compagnie di navigazione aerea italiana assistite dalla società medesima », dato che esistono compa-

gnie, come l'Alisarda, non assistite dall'Alitalia, però il problema potrebbe essere risolto solo con un emendamento, il che significherebbe rinviare il disegno di legge all'altro ramo del Parlamento, con grave pregiudizio di quella rapidità di approvazione che tutti abbiamo invocato.

Circa l'articolo 16, che sopprime l'ufficio speciale del Genio civile di Fiumicino, il relatore proponeva di immettere i 44 dipendenti dello stesso nella Direzione generale dell'aviazione civile, data l'assoluta carenza di personale da me denunciata. Ora non so se questo sia possibile, perchè ritengo che il Ministero dei lavori pubblici, dal quale dipendono, voglia tenere per sè questi 44 tecnici. Se però venisse presentato in questa sede un ordine del giorno contenente una raccomandazione per l'assorbimento di tale personale da parte della Direzione generale dell'aviazione civile sarei ben lieto di accoglierlo, poichè in tal modo integreremmo lo scarso personale tecnico a nostra disposizione. Gli interessati non sono specializzati nel settore dell'aviazione civile, ma possono senz'altro essere utilizzati in quella direzione.

Circa il collegamento Fiumicino-Roma, cui ha fatto riferimento il relatore, sono egualmente d'accordo, ed in proposito annuncio che da parte del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato è stato già preso in considerazione l'argomento.

SAMMARTINO, *relatore alla Commissione*. Sarà effettuabile il collegamento ferroviario per l'anno santo?

MASCIADRI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Esiste un piano inteso a completare quest'opera, che è importantissima perchè a nulla serve percorrere tratti assai lunghi a 1000 chilometri orari, in aereo, quando poi, come tutti noi sappiamo, il tratto Fiumicino-Roma non può essere coperto ad una velocità che superi pochi chilometri orari, per cui si impiega assai più tempo per il trasferimento in città che non per il volo.

Ciò detto, prego la Commissione di voler approvare sollecitamente il disegno di legge.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

TITOLO I

GESTIONE UNITARIA DEL SISTEMA AEROPORTUALE DI ROMA

Art. 1.

L'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino e l'aeroporto di Ciampino sono costituiti in sistema aeroportuale della capitale.

Essi sono gestiti unitariamente, sotto la sorveglianza del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, secondo le disposizioni del codice della navigazione e delle leggi vigenti.

MADERCHI. L'articolo ci trova favorevoli. Ciò nonostante debbo precisare la nostra posizione di carattere generale: noi, cioè, voteremo l'articolo 1 perchè siamo convinti che la creazione di un sistema aeroportuale romano sia coerente con le linee di trasporto aereo che abbiamo sempre sostenuto nei dibattiti svoltisi sia in Commissione che in Assemblea, e dovunque si è trattato tale problema; è una scelta giusta, che tende ad accoppiare all'aeroporto di Fiumicino l'aeroporto di Ciampino, il quale però ha bisogno di essere sollevato, liberato dall'ipoteca del Ministero della difesa per poter assolvere completamente al suo compito di surroga dell'aeroporto di Fiumicino, quando questo, per ragioni meteorologiche o di traffico, non è in grado di assorbire tutto il movimento.

Pertanto, noi voteremo a favore di questa scelta che riteniamo la più giusta; voteremo invece contro tutti gli altri articoli e contro il disegno di legge nel suo complesso in quanto riteniamo che esso non affronti e non risolva positivamente nè le questioni dell'aeroporto di Fiumicino nè quelle dell'aviazione civile.

Concordiamo perfettamente con le osservazioni fatte dall'onorevole Sottosegretario sia pure a titolo personale: non erano questi i problemi più urgenti perchè ve ne erano altri di maggiore portata anche se, bisogna riconoscerlo, la situazione caotica della gestione di Fiumicino sta compromettendo la stessa funzionalità dell'aeroporto, soprattutto perchè il personale è scontento ed esercita una fortissima pressione, anche di carattere sindacale, per arrivare a sanare i vari problemi. Dobbiamo però tener presente che 56 appalti dati dall'Aviazione civile a privati con un solo direttore d'aeroporto danno luogo a situazioni di difficoltà che veramente non si possono più tollerare.

Probabilmente, proprio questi problemi non verranno risolti con il presente disegno di legge, anzi, noi siamo sicuri che non lo saranno anche se diminuirà il numero degli appalti. Il provvedimento, infatti, è contraddittorio perchè, nello stesso momento in cui dice che la gestione dell'aeroporto viene affidata ad una società del gruppo IRI da costituirsi, consente poi che gli appalti si mantengano; questa, ripeto, è una delle tante contraddizioni che contiene questo disegno di legge. Per quanto riguarda i meccanismi finanziari che interessano sia la gestione che la costruzione di una nuova aerostazione nonchè investimenti per ammodernamenti, eccetera, si procede con una tale confusione contabile che, consentitemi di dirlo, fa paura e ci preoccupa molto.

Per tutti questi motivi il nostro Gruppo è decisamente contrario a questo provvedimento, convinti come siamo che, al più presto, torneremo su questi stessi problemi in quanto la grave situazione dell'aviazione civile — che questa legge non fa altro che aggravare, perchè crea a Fiumicino ed in tutti gli altri aeroporti di notevole importanza grossi problemi e differenze — ci indurrà a riprendere questa discussione ed allora, in quella sede, ci riserviamo di esercitare la pressione che, in questo momento, non siamo in grado di esercitare soprattutto perchè il personale attende di veder risolta la propria posizione.

Ripeto, voteremo a favore dell'articolo 1, ma ci dichiariamo contrari al resto del provvedimento.

A R N O N E . Avrei desiderato intervenire in sede di discussione generale, ma i miei impegni presso la Presidenza del Senato me lo hanno impedito.

Per la verità il presente disegno di legge è ben strano; per meglio dire esso è importante, come ha sottolineato il senatore Sammartino, perchè affronta un problema molto vasto ma è anche strano, ripeto, perchè mentre, di primo acchito, suggerisce argomentazioni non troppo favorevoli, in seguito — soprattutto per chi, come me, non ha la presunzione di essere sicuro delle proprie convinzioni e preferisce arrivarci attraverso il contatto e l'esperienza di altri colleghi che già hanno discusso queste norme alla Camera ed attraverso la stampa sulla quale amo documentarmi prima di affrontare un dibattito in questa sede — dà l'impressione che è invece sbagliato avanzare considerazioni sfavorevoli tenuto conto che quasi tutte le parti politiche, alla Camera dei deputati, con rarissime eccezioni, si sono trovate d'accordo nel mandare avanti questo testo, che anche la stampa ha esaltato come uno strumento che certamente contribuirà a risolvere i problemi del traffico aereo di Fiumicino.

Stante questa situazione non mi rimane che fare alcuni rilievi circa le strutture aeroportuali del nostro Paese, dove l'impulso del trasporto aereo e delle attività ad esso connesse non ha trovato un adeguato sviluppo nell'organo di Governo preposto al settore.

Mi pare che il senatore Alessandrini, a proposito dell'attività svolta dalla Sottocommissione incaricata di approfondire alcuni aspetti del disegno di legge n. 882, abbia detto che la legislazione, e quindi il regolamento sulla navigazione aerea, è ferma al 1925, mentre il codice della navigazione è del 1942.

In queste condizioni di carenza è evidente che chi atterra o decolla da aeroporti come quello di Catania o di Palermo (quest'ultimo dotato solo di recente di impianto radar do-

po la sciagura del dicembre scorso) è quanto meno preoccupato circa la propria incolumità!

L'inadeguatezza delle funzioni svolte dall'aviazione civile, la gestione disordinata dei vari aeroporti, il disordine in cui agiscono le società private, con conseguenti situazioni di grave disagio per tutti gli utenti, sono tutti problemi che necessiterebbero di soluzioni globali e radicali, così come ha proposto proprio il mio Gruppo politico con un disegno di legge, del quale è primo proponente il senatore Viglianesi, concernente l'istituzione dell'Azienda nazionale per gli aeroporti e gli assistenti al volo, che rimane a base della nostra posizione politica su questo problema.

Comunque, su tutta questa problematica mi riservo di tornare, in modo più vasto, in sede di discussione del disegno di legge numero 882, organicamente rivolto a colmare le carenze del settore del traffico aereo. Oggi c'è da dire che i motivi che inducono a considerare in termini di assoluta urgenza la costruzione, nello scalo di Fiumicino, di una nuova aerostazione sono piuttosto noti. Mi pare, infatti, che sia appena da ricordare che nel 1975 si prevede che il movimento globale passeggeri ammonterà a circa 15 milioni l'anno e che nel 1980 ammonterà a 27 milioni. Di fronte a tali previsioni, le capacità ricettive della stazione passeggeri, pur con gli ampliamenti in corso di programmazione o già programmati, appaiono inadeguate e consentirebbero di assorbire un traffico passeggeri fino a 14 milioni l'anno con completa saturazione al 1975.

Sono questi i motivi che ci consigliano, ripeto, a dare il nostro voto favorevole al disegno di legge in esame. A nostra consolazione c'è da dire che la soluzione di ricorrere ad una società a prevalente partecipazione IRI per la gestione di Fiumicino ci offre sufficienti garanzie, in quanto l'IRI, essendo un ente di Stato, ha le proprie *holdings* a prevalente capitale pubblico e, pertanto, riteniamo che l'iniziativa presa si dimostrerà sufficientemente valida ai fini del buon funzionamento dell'aeroporto, mentre potranno essere soddisfatte le esigenze di natura pub-

blica che la realizzazione di quest'opera comporta.

A conclusione, ribadisco il voto favorevole del mio Gruppo al provvedimento e preannuncio la presentazione di un ordine del giorno che mi auguro la Commissione ed il Governo vorranno accogliere.

A V E Z Z A N O C O M E S . Desidero porre al rappresentante del Governo alcune domande relativamente a taluni punti del disegno di legge in esame che mi lasciano molto perplesso; in modo particolare, mi riferisco a quanto stabilito nell'articolo 15.

Mi pare infatti che le disposizioni in esso contenute siano quanto meno « audaci » e, se lo potessimo fare senza ulteriormente ritardare l'*iter* del provvedimento, proporrei di modificarlo senz'altro. Non vorrei infatti che, anche nel caso in esame, ci venissimo a trovare, come per le linee di preminente interesse nazionale, di fronte ad eventuali pretese di rimborsi da parte dell'ente gestore, una volta giunti al termine della concessione.

Con molta chiarezza il Governo ci deve dire che cosa avverrà al termine dei 35 anni; è previsto che ci siano rimborsi all'ente gestore per entrare in possesso delle attrezzature dell'aeroporto?

Mi pare che un chiarimento su questo punto sia molto importante perchè, fra 35 anni, ci potremmo trovare dinanzi ad una richiesta dell'IRI che ci inviti a rimborsare il costo di tutto quello che, allo scadere del termine, viene restituito.

E, nello stesso tempo, è opportuno che la risposta del Sottosegretario, che manifesta la volontà politica del Ministero, risulti con chiarezza a verbale perchè fra 35 anni tutto può avvenire, malgrado le perplessità — che sono tante su questo disegno di legge —, compresa quella accennata dal Sottosegretario circa la questione dell'Alitalia, che forse decideremo fra qualche mese con un apposito disegno di legge che possa correggere la stessa stortura che non ci azzardiamo in questo momento a emendare, ma lo dovremo fare quanto prima. D'altro canto nessuno di noi si assume la responsabilità di ritardare questo provvedimento, che è stato

8ª COMMISSIONE

25º RESOCONTO STEN. (25 ottobre 1973)

salutato anche dalla stampa di opposizione con giubilo, come risulta da alcuni testi di cui ha dato lettura il senatore Arnone, ma che si sarebbe dovuto considerare con molta maggiore attenzione. Quindi chiedo che, pregiudizialmente, l'onorevole Sottosegretario dia risposta ai quesiti da me posti.

P R E S I D E N T E . Onorevole collega, non pregiudizialmente, ma successivamente l'onorevole rappresentante del Governo potrà rispondere a tutti gli intervenuti.

N O È . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, approfitto dell'occasione per due brevi considerazioni. In occasione di un incontro che ho avuto a Ginevra coi dirigenti della IATA, un'associazione che riunisce tutte le compagnie aeree civili, ho chiesto il loro parere sul contenuto di questo disegno di legge. La loro risposta, dopo alcuni momenti di riflessione, è stata: è una soluzione giusta; al massimo, hanno aggiunto, potrebbe essere unificata la gestione degli aeroporti di Roma e di Milano perchè sono omogenei. Sarebbe un errore, infatti, frammischiare in un'unica gestione aeroporti aventi obiettivi diversi. Questa è stata la risposta di gente disinteressata e, indubbiamente, competente.

Circa le considerazioni a proposito dell'accesso consentito ad alcune compagnie aeree e non ad altre, sono d'accordo col senatore Avezzano Comes, perchè, oltre tutto, questo è anticomunitario: una misura siffatta sarebbe indubbiamente bocciata dalla Comunità.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 1.

(È approvato).

Art. 2.

La gestione del sistema aeroportuale della capitale di cui all'articolo precedente è concessa ad una società con capitale sottoscritto, direttamente o indirettamente, dall'IRI.

Iniziata la gestione da parte della società concessionaria, la regione Lazio, il comune di

Roma ed altri enti pubblici interessati, nonchè gli istituti di credito di interesse nazionale, previo assenso del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, potranno partecipare alla società stessa in misura non superiore al 49 per cento del capitale sociale.

La società concessionaria provvederà alla progettazione, costruzione ed esecuzione delle infrastrutture e di tutte le opere di ammodernamento richieste dal sistema aeroportuale della capitale.

(È approvato).

Art. 3.

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri della difesa, delle finanze e del tesoro, provvede con decreto all'affidamento della concessione di cui all'articolo precedente. Con lo stesso decreto approva, previo parere del Consiglio di Stato, e sentiti i rappresentanti della regione Lazio, del comune di Roma e dell'IRI, la relativa convenzione.

La durata della concessione è fissata in 35 anni, decorrenti dalla data del decreto di cui al comma precedente.

(È approvato).

Art. 4.

La società concessionaria deve operare con criteri di organicità e di economicità.

Essa provvede alla gestione mediante lo espletamento diretto dei servizi aeroportuali.

A tal fine, le convenzioni di appalto o di concessione a terzi di servizi aeroportuali, ancora in corso, sono risolte alla data di decorrenza della concessione. Il decreto di concessione definirà le modalità per il passaggio alla società concessionaria dei servizi stessi nonchè del personale e delle attrezzature accertate alla data del 30 giugno 1973.

Al personale che passerà alle dipendenze della nuova società concessionaria dovranno essere garantite condizioni retributive e normative non inferiori a quelle esistenti alla data del 30 giugno 1973.

La società concessionaria può anche provvedere a servizi particolari mediante appalti o subconcessioni parziali regolate dal diritto privato, ferma restando la propria responsabilità.

GROSSI. In merito al terzo comma (« Il decreto di concessione definirà le modalità per il passaggio alla società concessionaria dei servizi stessi nonché del personale e delle attrezzature accertate alla data del 30 giugno 1973 »), i sindacati hanno fatto presente la particolare situazione del personale dipendente dalle compagnie straniere. La raccomandazione che si avanza è che questi servizi, gestiti direttamente dalle compagnie straniere, siano da considerarsi uguali agli altri, vale a dire che rientrino tra quelli che passano alla società concessionaria.

PRESIDENTE. Mi permetto di rivolgere al senatore Grossi la preghiera di presentare un ordine del giorno in tal senso; documento che, se accettato dal Governo, permetterebbe di chiarire che la volontà del legislatore è di considerare, nel quadro degli organismi aeroportuali, anche il personale italiano dipendente da compagnie straniere, cioè circa 1500 persone. È evidente, invece, che qualora l'ordine del giorno non venisse accolto dal Governo, noi otterremmo il risultato perfettamente contrario, vale a dire che questo personale non dovrebbe essere considerato alle dipendenze della nuova società concessionaria.

MASCIADRI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* È un problema sul quale bisogna andar molto cauti. Effettivamente si tratta di una questione molto grossa perchè attiene a circa 1100 lavoratori — almeno questa è la cifra che risulta a me — che verrebbero ad essere discriminati con l'approvazione del disegno di legge. Una raccomandazione in tal senso, comunque, io potrei accettarla.

ARNONE. Mi scusi, onorevole Presidente, ma se non esiste un documento, non si può accettare una raccomandazione cam-

pata in aria; aveva perfettamente ragione lei a chiedere, poc'anzi, un ordine del giorno al senatore Grossi.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 4.

(È approvato).

Art. 5.

La convenzione di cui all'articolo 3 deve indicare le linee di una gestione organica e funzionale del sistema aeroportuale della capitale di cui all'articolo 2, da parte della società concessionaria, che dovrà attenersi a criteri di economicità.

Nella convenzione sono, tra l'altro, determinati:

1) i beni demaniali di cui le amministrazioni statali possono disporre gratuitamente per l'espletamento dei propri compiti di istituto;

2) l'assunzione, da parte della società concessionaria, di tutti i costi di manutenzione del complesso aeroportuale da essa gestito;

3) le modalità di attribuzione alla società concessionaria degli eventuali oneri che la pubblica amministrazione dovrà sostenere in conseguenza della revoca delle concessioni di cui all'articolo precedente;

4) i criteri generali per la concessione a terzi delle aree o dei servizi;

5) la predisposizione, a cura della società concessionaria, del piano finanziario necessario al completamento degli impianti aeroportuali, ivi compresa l'aerostazione di cui al titolo II della presente legge, e, entro 180 giorni dal collaudo definitivo di detta aerostazione, del piano finanziario necessario alla gestione dell'intero sistema aeroportuale per tutta la durata della concessione;

6) la devoluzione al bilancio dello Stato, a decorrere dal compimento del primo anno di gestione, dopo l'entrata in funzione della nuova aerostazione di cui al titolo II della presente legge, degli eventuali

8^a COMMISSIONE

25° RESOCONTO STEN. (25 ottobre 1973)

utili di esercizio, al netto dell'accantonamento per innovazioni, ammodernamenti e completamenti, ed eccedenti l'assegnazione di un dividendo annuale determinato in base alle modalità da stabilirsi nella convenzione e riferito al capitale sociale della società concessionaria, dopo le assegnazioni a riserva previste dalla legge, e comunque non superiore all'8 per cento del capitale stesso. L'ammontare dell'accantonamento annuo non potrà superare il 10 per cento degli introiti lordi annuali;

7) le modalità per la determinazione delle innovazioni, degli ammodernamenti e dei completamenti da apportare all'opera nei limiti dell'accantonamento di cui al punto 6) del presente articolo;

8) la nomina nel collegio dei sindaci della società concessionaria di tre membri designati, rispettivamente, dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, dal Ministro del tesoro e dal Ministro delle partecipazioni statali. Presiederà il collegio il sindaco designato dal Ministro del tesoro;

9) le modalità per la riconsegna all'amministrazione statale delle opere e degli impianti fissi al termine della concessione;

10) le ipotesi di decadenza dalla concessione, la procedura della relativa dichiarazione nonché i criteri e le modalità per l'acquisizione allo Stato delle opere e degli impianti fissi;

11) i casi e le forme con cui potrà essere esercitata da parte dell'amministrazione concedente, nel corso del periodo di gestione, la facoltà di risoluzione anticipata del rapporto di concessione, i termini e le modalità dell'esercizio di detta facoltà nonché i criteri di determinazione delle indennità dovute alla concessionaria;

12) la costituzione di un collegio arbitrale per la risoluzione delle eventuali controversie relative all'applicazione delle norme della presente legge e della convenzione.

(È approvato).

Art. 6.

Competono alla società concessionaria tutte le entrate di pertinenza dello Stato,

comunque conseguibili dalla gestione degli aeroporti.

Le tariffe relative all'uso dei servizi ed alle prestazioni rese dalla società concessionaria dovranno tener conto dell'economica gestione dell'impresa ed entreranno in vigore dopo l'approvazione del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

(È approvato).

TITOLO II

COSTRUZIONE DI UNA NUOVA AEROSTAZIONE NELL'AEROPORTO INTERCONTINENTALE DI ROMA-FIUMICINO

Art. 7.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro ed il Ministro delle finanze, provvederà a concedere, entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, alla società di cui all'articolo 2, la progettazione e la costruzione di una nuova aerostazione e relativi piazzali e pertinenze nell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino, da adibire al traffico della società Alitalia-Linee aeree italiane e delle altre compagnie di navigazione aerea italiane assistite dalla società medesima.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentita la società concessionaria, potrà autorizzare le compagnie di navigazione aerea straniera assistite dalla società Alitalia ad operare nella nuova aerostazione.

Anche a questo proposito sono state fatte delle dichiarazioni dal Sottosegretario che, inserite nel verbale, chiariranno le intenzioni del Governo.

Metto ai voti l'articolo 7.

(È approvato).

Art. 8.

La progettazione e la costruzione della nuova aerostazione sono realizzate a cura e spese della società concessionaria, sulla ba-

se delle previsioni contenute nel piano regolatore generale di ampliamento e completamento dell'aeroporto ed in applicazione del decreto interministeriale in data 23 marzo 1968, n. 18, che ha approvato il programma di massima delle opere, nonché sulla base delle successive integrazioni e modificazioni del programma stesso che si renderanno necessarie in attuazione delle disposizioni della presente legge.

La nuova aerostazione dovrà essere ultimata e messa in condizione di agibilità entro quattro anni dalla data di effettiva disponibilità da parte della concessionaria di tutte le aree su cui dovrà insistere l'aerostazione.

Nella convenzione saranno determinate a carico della società concessionaria le penali per ogni giorno di ritardo rispetto al termine stabilito per l'apertura al traffico dell'aerostazione.

Il progetto generale dell'aerostazione, relativi piazzali e pertinenze, con l'indicazione della spesa complessiva presunta, sarà approvato con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici.

Analoga procedura sarà seguita per eventuali varianti richieste dalla società concessionaria in corso d'opera.

(È approvato).

Art. 9.

L'approvazione dei progetti equivale, a tutti gli effetti, a dichiarazione di pubblica utilità, di indifferibilità e di urgenza delle opere.

(È approvato).

Art. 10.

Alle operazioni di esproprio degli immobili necessari alla costruzione dell'aerostazione, relativi piazzali e pertinenze, nonché all'espletamento dei relativi servizi, provvederà direttamente e a proprie spese la società concessionaria, nei limiti dei poteri che competono all'ente espropriante secondo le norme vigenti.

Alle suddette operazioni, anche ai fini della determinazione dell'indennità, si applicano le norme di cui agli articoli 9 e seguenti della legge 22 ottobre 1971, n. 865.

(È approvato).

Art. 11.

La concessione per la progettazione e la costruzione sarà regolamentata da apposita convenzione nella quale vanno determinate:

1) la procedura della progettazione esecutiva;

2) le modalità per l'esecuzione dei lavori che la società concessionaria potrà effettuare direttamente o tramite altra società del gruppo IRI, per un ammontare non superiore al 50 per cento del costo di costruzione delle opere risultante dal progetto esecutivo approvato;

3) le modalità di gara e di contabilizzazione per i lavori edili da appaltare;

4) le procedure relative sia all'attività di vigilanza sull'esecuzione dei lavori, sia al collaudo definitivo delle opere da parte di tecnici espressamente nominati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

(È approvato).

TITOLO III

DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Art. 12.

La società concessionaria provvederà al reperimento dei mezzi finanziari occorrenti alla realizzazione della nuova aerostazione. A tal fine è autorizzata, anche in deroga all'articolo 2410 del codice civile, ad emettere obbligazioni, da ammortizzare in un periodo non superiore alla durata della concessione, e a contrarre mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche ovvero con gli altri istituti di credito a medio e lungo termine all'uopo designati con decreto del Ministro del tesoro, i quali potranno effettuare tali operazioni anche in deroga alle

8^a COMMISSIONE

25° RESOCONTO STEN. (25 ottobre 1973)

disposizioni statutarie ed alle norme che regolano la loro attività ordinaria.

Tutte le operazioni finanziarie di cui al comma precedente saranno assistite dalla garanzia primaria dello Stato per il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi.

(*È approvato*).

Art. 13.

Entro 60 giorni dall'avvenuto collaudo definitivo delle opere di cui all'articolo 7 della presente legge, la società concessionaria presenterà all'amministrazione concedente il rendiconto del costo totale delle opere realizzate.

Il rendiconto di cui al comma precedente è approvato, entro 60 giorni dalla sua presentazione, con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle finanze.

(*È approvato*).

Art. 14.

Sulla base delle indicazioni fornite con il rendiconto approvato ai sensi dell'articolo precedente, la società concessionaria predisporrà il piano finanziario relativo alla gestione dell'intero sistema aeroportuale, nei termini di cui all'articolo 5, n. 5), della presente legge.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle finanze, provvede con decreto all'approvazione del piano finanziario.

(*È approvato*).

Art. 15.

In ordine al piano finanziario, approvato a norma dell'articolo precedente, sarà determinato con legge l'eventuale contributo a carico dello Stato, da corrispondere alla società concessionaria nella misura necessaria a coprire i costi di costruzione, compresi i relativi oneri finanziari, dedotti gli introiti previsti per l'intero periodo di con-

cessione, al netto delle spese di esercizio, così da assicurare l'equilibrio economico dell'iniziativa.

Nel tentativo di afferrare l'esatto contenuto di quest'articolo che il collega Avezzano Comes ha definito « audace », sono andato a vedere in un vocabolario che cosa si dice a proposito della parola « audacia »; vi ho trovato che essa è sinonimo di ardire soverchio e imprudente. L'articolo 15 parla di un eventuale contributo dello Stato a coprire nella misura necessaria i costi di costruzione, compresi i relativi oneri finanziari, fatta deduzione degli introiti previsti per l'intero periodo di concessione. Ciò vuol dire che la liquidazione degli eventuali contributi sarà finale, non sarà esercizio per esercizio; perchè si fa il monte degli introiti, però al netto delle spese di esercizio. A mio giudizio, anche per le spese di esercizio, per ovvia logica, si deve intendere compreso l'intero periodo. L'articolo termina con le parole: « così da assicurare l'equilibrio economico dell'iniziativa ».

Si parla, come è facile notare, non di equilibrio finanziario, ma economico: vale a dire dell'equilibrio di gestione. Conseguentemente noi affermiamo un principio — sia pure attenuato dal concetto dell'eventualità — che lo Stato effettivamente abbia l'obbligo d'intervenire. La 5^a Commissione, però, si è dichiarata a maggioranza favorevole al testo in esame; ho ritenuto quindi opportuno — dato che dobbiamo sapere che cosa stabiliamo per legge — dare quest'interpretazione del tutto personale.

Chiedo perciò ai colleghi di esprimere il loro parere al riguardo.

A R N O N E . Onorevole Presidente, lei non solo ci guida, ma ci illumina! Le confesso, tuttavia, che dalla semplice lettura dell'articolo, anch'io ho avuto gravi perplessità. Ho superato il problema di coscienza con l'attenzione dedicata alle parole: « sarà determinato con legge ». Ciò ci consente di rinviare il problema al momento dell'approvazione della legge di concessione dei contributi, senza comprometterci oggi eccessivamente.

P R E S I D E N T E . Questo è un caso di cui hanno discusso gli stessi costituenti e i legislatori successivi: si tratta di una delega che il legislatore attuale dà al legislatore futuro, il quale potrà comportarsi come meglio crede.

A V E Z Z A N O C O M E S . Non sono d'accordo sulla sua interpretazione, onorevole Presidente. Dalla lettura attenta dell'articolo 15 traggo delle conclusioni diverse dalle sue; ovvero: « l'eventuale contributo a carico dello Stato da corrispondere alla società concessionaria nella misura necessaria a coprire i costi di costruzione », significa, a mio avviso, che la previsione è fatta non dopo i 35 anni, ma alla fine della costruzione. Ovvero dopo quattro anni.

Il testo continua: « compresi i relativi oneri finanziari, dedotti gli introiti previsti per l'intero periodo di concessione ». Si badi bene, non è detto « globalmente previsti », bensì « previsti ». Signori miei, qui si tratta di una cambiale in bianco! Non ci sono dubbi, infatti, in primo luogo che alla fine della costruzione noi dovremo pagare la differenza del costo di produzione; inoltre dovremo anche pagare — non alla fine di 35 anni ma alla fine della costruzione — i *deficit* previsti negli altri trentun anni. Questa è la mia interpretazione.

P R E S I D E N T E . Queste cose si chiariscono, se mi è concesso, facendo degli esempi con le cifre e non limitandosi ad enunciare concetti. Facciamo l'ipotesi, perciò, che i costi di costruzione ammontino a cento miliardi di lire. Tale cifra comporta una spesa in capitale ed una in interessi, oltre all'ammortamento. Facciamo l'ipotesi che l'ammortamento debba essere effettuato in venti anni.

Supponiamo che la gestione dell'aeroporto sia passiva sin dal primo anno, perchè le spese di esercizio superano gli introiti previsti: come si fa a non dire che vien fatto un conto solo per 35 anni? Lei afferma che il mutuo dura solo quattro anni. Allora le chiedo: quale cifra dovrà pagare lo Stato se tutto si esaurisce in tale breve lasso di tempo? D'al-

tro canto, la frase « dedotti gli introiti previsti per l'intero periodo di concessione... ».

A V E Z Z A N O C O M E S . « Previsti », non accertati! Questo è il punto sul quale richiamo l'attenzione della Commissione. Ovvero: oltre al costo di produzione dovremo pagare anticipatamente anche la differenza fra i costi.

P R E S I D E N T E . Questi sono gli introiti previsti nel piano finanziario dell'articolo 14.

A V E Z Z A N O C O M E S . Ovvero, dovremo pagare in anticipo...

P R E S I D E N T E . E non a consuntivo. Devo dire che le perplessità allora aumentano.

S A N T A L C O . L'articolo 15 recita: « In ordine al piano finanziario, approvato a norma dell'articolo precedente, sarà determinato con legge l'eventuale contributo a carico dello Stato ». Questa legge deve ancora venire al nostro esame. È detto, inoltre, nell'articolo « da corrispondere alla società concessionaria nella misura necessaria a coprire i costi di costruzione... ». Ebbene, tutte queste cose le esamineremo al momento in cui ci verrà sottoposto il provvedimento la cui materia è oggi rimandata.

A V E Z Z A N O C O M E S . Eravamo tutti d'accordo su questo punto. Ci sforzavamo però di chiarire l'interpretazione data dal Presidente. Dal momento che si è posto il problema, dobbiamo prenderne conoscenza.

P R E S I D E N T E . Questi dubbi scaturiscono dal fatto che nell'articolo 15 è contenuta l'intenzione di impegnare lo Stato, ma senza specificare alcuna cifra. Viene praticamente rinviato il problema al Parlamento allorchè sarà di fronte a questa realtà. Si tratta, ripeto, della famosa delega legislativa.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, non sono

8^a COMMISSIONE

25° RESOCONTO STEN. (25 ottobre 1973)

assolutamente d'accordo sul modo che viene seguito nella discussione, che procede, come tutti vedono — e lo rilevo con dispiacere — in maniera disorganica e disordinata. Si abbia il coraggio di preparare emendamenti ed ordini del giorno, invece che aprire discussioni ad ogni articolo, nel corso delle quali si avanzano proposte e ci si esprime come se nascondessimo inconfessabili sottintesi.

In veste di relatore, deploro l'andamento della discussione di questo provvedimento. Personalmente, quando ho svolto la relazione, tutti possono avere compreso che io neppure sono entusiasta del disegno di legge in esame; però oggi ero venuto convinto che si potesse giungere all'approvazione del provvedimento, con una chiara maggioranza. Se anche in seno alla maggioranza vi sono perplessità, nulla e nessuno vieta che ci si esprima con chiarezza e, soprattutto, con ordine.

PRESIDENTE. Se i rilievi sono rivolti al modo con cui il Presidente conduce la discussione, mi assumo la piena responsabilità. Per norma io cerco sempre, nell'applicare il Regolamento, di non essere meccanico e, fin dove è possibile, soprattutto in sede deliberante, di lasciar esprimere ai colleghi il loro pensiero nella maniera più completa in modo che in futuro, quando ci si vorrà rendere conto di quale sia stata l'intenzione del legislatore nel prendere determinate decisioni, ciò sia pienamente documentato e chiaramente evidenziato.

Ad ogni modo, per quanto riguarda la conduzione dei lavori mi assumo la piena responsabilità; tuttavia devo precisare che il disegno di legge deve essere esaminato e votato articolo per articolo.

AVEZZANO COMES. Abbiamo il diritto di avere dal Governo tutte le garanzie.

SAMMARTINO, *relatore alla Commissione*. D'accordo. Però diamo un ordine ai lavori ed, eventualmente, ascoltiamo il rappresentante del Governo, che ci dica, chiaro e netto, il pensiero del Governo stesso

PRESIDENTE. Qualora il Sottosegretario ritenga di intervenire durante la discussione non posso certo togliergli la parola. Nello stesso tempo non posso respingere gli ordini del giorno che vengono presentati sui singoli articoli. In sede deliberante i colleghi devono avere la possibilità e la comodità di esprimersi ampiamente.

Quindi, sull'articolo 15, che è un articolo abnorme perchè è in sostanza una delega che il legislatore fa al legislatore, mi è sembrato giusto che ognuno dicesse la propria opinione.

SAMMARTINO, *relatore alla Commissione*. Sono del parere che dovendo ancora discutere del piano finanziario di questa società nascente, sarà in quella sede che se ne riparlerà. Sono favorevole a questo articolo 15 nella sua attuale stesura, convinto che il Parlamento possa discutere in altra sede sul *quantum* e su quello che dovesse risultare poco chiaro su questo punto. D'altra parte il parere della Commissione bilancio, che è favorevole, dovrebbe costituire per noi ragione sufficiente. Non accetto che si aprano lezioni di dottrina finanziaria ogni volta che ci si trova ad affrontare l'articolo che stabilisce la copertura di una legge, su cui si è pronunciata favorevolmente la 5^a Commissione.

MASCIADRI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Devo dire, e sono d'accordo con quanto detto dal relatore, che la 5^a Commissione avrebbe dovuto interpretare l'articolo. Io non sono in grado di darne una corretta interpretazione, almeno in questo momento.

PRESIDENTE. La 5^a Commissione ha detto che il carico non viene a gravare su questo esercizio.

ARNONE. Quella che non è chiara è la questione del rimborso finale.

L'IRI ci darà tutto questo senza contropartita? Oppure chiederà il rimborso totale?

MASCIADRI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Dichiaro

8ª COMMISSIONE

25° RESOCONTO STEN. (25 ottobre 1973)

formalmente che non spetta alcun rimborso per le aerostazioni costruende. Posso assumermi impegno preciso, specificamente a ciò delegato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri. Non si tratta di una mia dichiarazione personale e ufficioso, ma ufficiale, che faccio a nome del Governo. Questo sarà scritto nella convenzione che sarà approvata di concerto tra i Ministeri dei trasporti e del tesoro.

P R E S I D E N T E . La dichiarazione del rappresentante del Governo mi sembra chiara.

Pongo, allora, ai voti l'articolo 15 nel testo pervenutoci dall'altro ramo del Parlamento.

(È approvato).

TITOLO IV

NORMA FINALE

Art. 16.

L'ufficio speciale del Genio civile istituito con decreto-legge 31 ottobre 1967, n. 969, convertito in legge 23 dicembre 1967, numero 1246, e inteso a provvedere allo studio, alla progettazione, alla direzione, alla assistenza e alla contabilizzazione delle opere di completamento e ampliamento dell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino, è soppresso entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

Passiamo agli ordini del giorno.

Do lettura del primo ordine del giorno che reca le firme dei senatori Robba, Brosio e Premoli:

« L'8ª Commissione del Senato,

esaminato il disegno di legge n. 1225, inerente alla gestione unitaria degli aeroporti di Roma;

invita il Governo ad esaminare l'opportunità che contributi analoghi a quelli ero-

gati, ai sensi dell'articolo 15 del disegno di legge, vengano erogati anche alle altre società concessionarie che gestiscono gli aeroporti di Milano e di Torino e ai consorzi, società o enti che gestiscono aerostazioni sugli aeroporti statali, civili o militari, aperti al traffico civile ».

Non essendo in questo momento presenti i proponenti, se nessuno fa proprio l'ordine del giorno, debbo dichiararlo decaduto.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione.* Faccio mio quest'ordine del giorno. Penso che il Governo lo possa accettare come indirizzo della sua politica per l'aviazione civile. Anche altri aeroporti, specialmente quelli di Milano, di Torino e vari consorzi avrebbero diritto all'assistenza dello Stato.

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno è fatto proprio dai senatori Sammartino, Arnone, Avezzano Comes e Grossi. Chiedo al rappresentante del Governo di pronunciarsi su di esso.

M A S C I A D R I , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

M A D E R C H I . Siamo contrari, per coerenza, ma anche perchè vogliamo che i problemi dell'aviazione civile siano risolti secondo un piano e una programmazione che fino a questo momento, purtroppo, sono mancati proprio da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

P R E S I D E N T E . Allora, il Governo accetta l'ordine del giorno come raccomandazione. Metto quindi ai voti l'ordine del giorno fatto proprio dai colleghi Sammartino, Arnone, Avezzano Comes e Grossi e di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Il secondo ordine del giorno, presentato dai senatori Arnone, Avezzano Comes e Grossi, è così formulato:

8^a COMMISSIONE

25° RESOCONTO STEN. (25 ottobre 1973)

« L'8^a Commissione del Senato,

ritenuto che la gestione dell'aeroporto di Roma-Fiumicino viene attribuita all'IRI,

invita il Governo a predisporre strumenti opportuni perchè la società concessionaria operi con criteri di organicità, di economicità e nel rispetto degli indirizzi della programmazione economica; riferisca al Ministro delle partecipazioni statali, e questo annualmente al CIPE ed al Parlamento, sui programmi e sulla loro attuazione ».

A R N O N E . L'ho già illustrato.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Sono favorevole.

M A S C I A D R I , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'ordine del giorno.

(È approvato).

Gli stessi senatori presentano il seguente ordine del giorno:

« L'8^a Commissione del Senato,

preso atto che al terzo comma dell'articolo 4 è previsto il passaggio alla società concessionaria dei servizi, nonchè del personale e delle attrezzature accertate alla data del 30 giugno 1973,

invita il Governo a considerare fra il detto personale anche quello dipendente dai servizi gestiti direttamente dalle compagnie aeree straniere ».

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Lo accolgo.

M A D E R C H I . I contatti che abbiamo avuto con i lavoratori interessati, ci davano un'indicazione del tutto contraria. Gli interessati ci hanno anzi addirittura sottolineato come una contraddizione esistente all'articolo 3 sia proprio frutto del loro interven-

to; per cui, date le notizie contrastanti, non possiamo aderire alla richiesta testè espressa dai colleghi e voteremo contro.

M A S C I A D R I , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Accolgo l'ordine del giorno, chiarendo che una parte dei lavoratori in questione non desidera passare alla gestione IRI, la quale, d'altronde, non è che desideri assorbirli tutti, dato il numero, ma lo farebbe in quanto obbligata. Quindi solo se le compagnie straniere approfittassero della situazione per licenziare il personale italiano si dovrebbe intervenire per la tutela dello stesso; ed è in questo senso che, come ho detto, accolgo l'ordine del giorno, nel timore che possano crearsi difficoltà occupazionali per tanti lavoratori.

M A D E R C H I . Dopo tale chiarimento, la nostra posizione è di adesione all'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'ordine del giorno, accolto dal Governo, col parere favorevole del relatore.

(È approvato).

S A N T A L C O . Dichiaro il voto favorevole del Gruppo della democrazia cristiana sul disegno di legge.

A V E Z Z A N O C O M E S . Anche il Gruppo socialista è favorevole.

M A D E R C H I . Noi esprimiamo voto contrario.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 12,35.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. FRANCO BATTOCCHIO