

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

104° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 25 SETTEMBRE 1991

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente **BERNARDI**

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Legge-quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea» (2348), d'iniziativa dei deputati Aniasi ed altri; Ridi ed altri; Trantino; Righi; Sanguineti ed altri, approvato dalla Camera dei deputati in un testo unificato

(Rinvio del seguito della discussione)

PRESIDENTE Pag. 2

«Disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle auto-caravan» (2580), d'iniziativa del deputato Fausti, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE 2, 3, 4 e *passim*
IANNIELLO (DC), relatore alla Commissione 2, 4, 7
PATRIARCA (DC) 4
SANTONASTASO, sottosegretario di Stato per i trasporti 3
ULIANICH (Sin. Ind.) 7

«Disposizioni concernenti tariffe e diritti in materia di trasporto aereo» (2910), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE Pag. 9, 11
PETRONIO, sottosegretario di Stato per i trasporti 11
SENESI (Com.-PDS) 11
VISCANTI (Com.-PDS) 11
VISIBELLI (MSI-DN) 9

«Interventi a favore della società Stretto di Messina e modifiche alla legge 17 dicembre 1971, n. 1158» (2982)

(Rinvio della discussione)

PRESIDENTE 7, 8
ANDÒ (DC) 8
MARIOTTI (Fed. Eur. Ec.) 8
ULIANICH (Sin.-Ind.) 8

I lavori hanno inizio alle ore 9,30.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Legge-quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea» (2348), d'iniziativa dei deputati Aniasi ed altri; Ridi ed altri; Trantino; Righi; Sanguineti ed altri, approvato dalla Camera dei deputati in un testo unificato
(Rinvio del seguito della discussione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Legge-quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea» (2348), d'iniziativa dei deputati Aniasi ed altri; Ridi ed altri; Trantino; Righi; Sanguineti ed altri, già approvato dalla Camera dei deputati.

Avverto che in merito alla copertura finanziaria per le Commissioni di esame previste dal disegno di legge in titolo è attesa una nuova formulazione del parere della 5^a Commissione. Pertanto, se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

«Disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle auto-caravan» (2580), d'iniziativa del deputato Fausti, approvato dalla Camera dei deputati.
(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle auto-caravan» (2580), d'iniziativa del deputato Fausti, approvato dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo la discussione del disegno di legge, sospesa nella seduta del 1° agosto ultimo scorso.

IANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, su questo disegno di legge ci siamo ampiamente intrattenuti nelle sedute precedenti, con l'intento e la speranza di far entrare in vigore il provvedimento prima dell'inizio della stagione estiva.

Ormai la stagione estiva è finita e il disegno di legge avrà vigore solo la prossima estate.

Ritengo utile quindi soffermarsi su alcune questioni sollevate dagli interventi di alcuni colleghi durante la discussione generale.

È stata avanzata la proposta di escludere i gestori di campeggi e delle aree attrezzate dall'obbligo di fornire il servizio di scarico per i residui organici delle auto-caravan, anche in transito. In proposito confermo l'opportunità di mantenere tale obbligo, così come già previsto dal provvedimento in esame. L'affermazione dei gestori che le strutture dei campeggi siano sottodimensionate rispetto alla ipotetica quantità dei residui organici che verrebbero scaricati è assurda, in

quanto le vasche asettiche di cui dovrebbero essere dotati (a parte il caso della esistenza di rete fognaria ordinaria) devono essere di dimensioni tali da contenere gli scarichi delle *auto-caravan*.

Non mi sento di condividere perciò questa proposta.

Annuncio il mio parere contrario sull'emendamento 6.1, relativo alle procedure per la determinazione delle tariffe relative alla prestazione del servizio per la discarica dei liquami. Il collega Patriarca ha proposto infatti di affidare direttamente alle organizzazioni nazionali di categoria, al Ministro dei lavori pubblici ed al Ministro del turismo la determinazione annuale delle tariffe per la prestazione di questo servizio. Condivido invece maggiormente l'idea, suggerita dall'Eni, che demanda al CIP la determinazione annuale delle tariffe del servizio, nonchè il calcolo del periodo minimo e massimo degli ammortamenti degli impianti di cui devono dotarsi i campeggi e i distributori di carburante.

A tale scopo, preannuncio la presentazione di un emendamento allo stesso comma 3 dell'articolo 6 con il quale, lo ripeto, si tende a demandare al CIP la determinazione annuale delle tariffe del servizio. Ritengo sia una soluzione più snella e funzionale della precedente, che peraltro potrebbe ridurre anche i «litigi» a cui ogni anno assistiamo.

Vorrei preannunciare un altro emendamento al comma 2 dell'articolo 5, volto a rendere obbligatoria, presso le autostrade, la realizzazione di aree di servizio con impianti igienico-sanitari per lo scarico delle *auto-caravan* a distanza di 150 chilometri. La proposta precedente prevedeva una distanza di 30 chilometri fra le varie aree attrezzate.

Anche il testo pervenuto dalla Camera pone un limite, stabilendo la obbligatorietà della realizzazione degli impianti igienico-sanitari, lungo le strade ed autostrade, ma unicamente nelle aree di servizio dotate di impianti di ristorazione ovvero di officine di assistenza meccanica ed aventi superficie complessiva non inferiore a 10.000 metri quadri. Non credo che sarebbe opportuno fare riferimento ad una superficie maggiore, poichè le aree di servizio più grandi sono molto rare.

Senza sottovalutare la necessità di collegare il problema alla esigenza di assicurare la circolazione ed il transito degli altri veicoli, ritengo che si possa far riferimento ad aree di servizio aventi una superficie complessiva non inferiore ai 10.000 metri quadri.

Preannuncio infine la presentazione di un emendamento al comma 2 dell'articolo 5 mirante a rendere obbligatoria, presso le autostrade, la realizzazione di aree di servizio con impianti igienico-sanitari per lo scarico delle *auto-caravan* a distanza di 150 chilometri.

PRESIDENTE. Le osservazioni del relatore sono certamente opportune, ma debbo ricordare alla Commissione che il testo al nostro esame è destinato a coprire un vuoto legislativo che dura da anni. Se oggi modificassimo questo testo dovremmo rinviarlo alla Camera dei deputati, trascinandolo ulteriormente quel vuoto legislativo.

Propongo perciò di approvare rapidamente il disegno di legge senza modifiche.

SANTONASTASO, sottosegretario di Stato per i trasporti. Concordo con l'opinione del Presidente Bernardi. Questo disegno di legge

d'iniziativa parlamentare è estremamente importante perchè copre il vuoto legislativo esistente in materia. L'urgenza della sua approvazione è legata soprattutto agli eventuali sviluppi negativi che potrebbe avere la X legislatura.

Debbo inoltre rilevare che le osservazioni sollevate possono essere oggetto di un atto amministrativo del Governo in sede di applicazione del disegno di legge. Anzi, non credo sia opportuno specificare nel testo del provvedimento il modo in cui si risolvono i problemi pratici.

Rinnovo pertanto alla Commissione l'invito di approvare rapidamente il disegno di legge senza modifiche.

PATRIARCA. Riconosco l'opportunità di approvare rapidamente questo provvedimento. Vi saranno altre occasioni per introdurre elementi migliorativi della disciplina del settore. Pertanto, ritiro l'emendamento da me presentato.

IANNIELLO, relatore alla Commissione. Prendo atto delle dichiarazioni del Governo. Quindi non formalizzerò le proposte emendative precedentemente preannunciate, dichiarandomi favorevole all'approvazione del provvedimento nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli:

Art. 1.

1. Sono soggetti alle norme della presente legge gli autoveicoli di cui alla lettera *l*) del primo comma dell'articolo 26 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, introdotta dal secondo comma dell'articolo 2 della legge 10 febbraio 1982, n. 38, definiti *auto-caravan*.

È approvato.

Art. 2.

1. Ai fini dell'applicazione delle ordinanze e degli altri provvedimenti emanati dagli enti proprietari e gestori di strade, autostrade o suoli demaniali o comunali, soggetti a pubblico passaggio, ai sensi degli articoli 3 e 4 del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, le *auto-caravan* sono soggette a disciplina analoga a quella concernente gli altri autoveicoli.

2. La sosta delle *auto-caravan*, dove consentita, sulla sede stradale, non costituisce campeggio, attendamento e simili se l'autoveicolo non poggia sul suolo, salvo che con le ruote, non emette deflussi propri, salvo quelli del propulsore meccanico, e non occupa comunque la sede stradale in misura eccedente l'ingombro proprio dell'autoveicolo medesimo.

È approvato.

Art. 3.

1. La regolamentazione prevista, dal citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, in materia di accesso, circolazione, sosta e parcheggio degli autoveicoli, è estesa alle auto-*caravan* che, in sede di regolamentazione locale, possono essere oggetto di limitazioni in analogia con le altre categorie di autoveicoli.

È approvato.

Art. 4.

1. Le caratteristiche tecniche delle auto-*caravan*, ivi comprese quelle relative agli impianti tecnici propri di tali autoveicoli, devono essere conformi alle prescrizioni dettate, in materia, dalla legge 10 febbraio 1982, n. 38, e dal Ministro dei trasporti in applicazione della presente legge.

È approvato.

Art. 5.

1. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del turismo e dello spettacolo e sentito il Ministro dell'ambiente, determina, con decreto emanato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, i criteri per la realizzazione, lungo le strade e autostrade, nonchè nelle aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle auto-*caravan* e nei campeggi, di impianti igienico-sanitari atti ad accogliere i residui organici e le acque chiare e luride raccolti negli appositi impianti interni delle auto-*caravan*.

2. La realizzazione degli impianti igienico-sanitari di cui al comma 1 è obbligatoria, lungo le strade e autostrade, unicamente nelle aree di servizio dotate di impianti di ristorazione ovvero di officine di assistenza meccanica ed aventi una superficie complessiva non inferiore a 10.000 metri quadrati.

3. Ogni impianto deve essere indicato da un apposito segnale stradale.

4. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro della sanità, di concerto con il Ministro dell'ambiente, determina, con decreto emanato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, le caratteristiche dei liquidi e delle sostanze chimiche impiegati nel trattamento dei residui organici e delle acque chiare e luride fatti defluire negli impianti igienico-sanitari di cui al comma 1.

5. È vietato lo scarico dei residui organici e delle acque chiare e luride su strade ed aree pubbliche al di fuori degli impianti igienico-sanitari di cui al comma 1.

6. I trasgressori sono puniti con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinquantamila a lire un milione.

È approvato.

Art. 6.

1. I campeggi e le aree attrezzate riservati alla sosta e al parcheggio delle *auto-caravan* devono essere dotati di impianti igienico-sanitari atti ad accogliere i residui organici e le acque chiare e luride raccolti negli appositi impianti interni delle *auto-caravan* secondo le disposizioni dell'articolo 5.

2. I proprietari o gestori dei campeggi o delle aree attrezzate di cui al comma 1, nonché i proprietari o gestori delle aree di servizio di cui al comma 2 dell'articolo 5, sono obbligati a fornire il servizio di scarico dei residui organici e delle acque chiare e luride raccolti negli impianti interni delle *auto-caravan*, anche in transito, decorsi diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Le tariffe per il servizio di cui al comma 2 sottostanno al regime dei prezzi concordati di cui all'ultimo periodo dell'ultimo comma dell'articolo 7 della legge 17 maggio 1983, n. 217.

È approvato.

Art. 7.

1. Decorsi dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le disposizioni di cui agli articoli 5 e 6, per quanto riguarda i residui organici e le acque chiare e luride, si applicano anche agli altri autoveicoli circolanti su strada dotati di appositi impianti interni di raccolta.

È approvato.

Art. 8.

1. I comuni possono deliberare, in conformità dei criteri di cui all'articolo 4 del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come modificato dall'articolo 15 della legge 24 marzo 1989, n. 122, l'istituzione di aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle *auto-caravan*.

È approvato.

Art. 9.

1. Nel caso di cui all'articolo 8 i comuni, limitatamente ai parcheggi a pagamento, fissano la tariffa per le *auto-caravan* con la maggiorazione del 50 per cento rispetto alla tariffa applicabile alle autovetture nei parcheggi della zona.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

ULIANICH. Voglio esprimere il voto favorevole sul disegno di legge al nostro esame. Colgo l'occasione per rilevare che nel testo si parla di realizzazione di impianti igienico-sanitari presso le aree di servizio autostradali senza precisare a quale distanza debbano trovarsi questi impianti. Infatti, come ha detto il relatore, non in tutte le strade e le autostrade sono reperibili aree di servizio dotate di impianti di ristorazione ovvero di officine di assistenza meccanica con una superficie complessiva non inferiore a 10.000 metri quadrati. Se perciò, ad esempio, lungo il tratto Roma-Napoli non vi fosse un'area di servizio di quelle dimensioni non vi sarebbero impianti in grado di far fronte alle necessità delle *auto-caravan*.

Sarebbe perciò opportuno stabilire un indirizzo per la realizzazione degli impianti igienico-sanitari. Si potrebbe magari predisporre un ordine del giorno con il quale si invita il Governo a provvedere affinché gli impianti siano reperibili ogni determinato numero di chilometri. Dobbiamo ad ogni costo evitare eventuali differenze di distribuzione sul territorio nazionale. Invito perciò il relatore a presentare un ordine del giorno che preveda un indirizzo in tal senso.

PRESIDENTE. Senatore Ulianich, poichè siamo in sede di votazione finale, non è più possibile presentare un ordine del giorno. Il suo invito, pertanto, va rivolto non al relatore ma al Governo.

ULIANICH. Rivolgo l'invito al Governo il quale è pregato di tenerne conto.

IANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Il comma 1 dell'articolo 5 prevede che i Ministri competenti determinino: «i criteri per la realizzazione, lungo le strade e le autostrade, nonchè nelle aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle *auto-caravan* e nei campeggi, di impianti igienico-sanitari atti ad accogliere i residui organici e le acque chiare e luride raccolti negli appositi impianti interni delle *auto-caravan*».

In questa sede chiedo che il Governo accolga l'invito del senatore Ulianich, che condivido, volto a stabilire criteri idonei e le distanze minime come prima indicato.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

«Interventi a favore della società Stretto di Messina e modifiche alla legge 17 dicembre 1971, n. 1158» (2982)

(Rinvio della discussione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Interventi a favore della società Stretto di Messina e modifiche alla legge 17 dicembre 1971, n. 1158».

Faccio presente che presso l'altro ramo del Parlamento è all'esame un disegno di legge di contenuto analogo; ritengo opportuno avviare le necessarie procedure per una possibile intesa fra i due rami del Parlamento.

ANDÒ. Ritengo che sia utile, signor Presidente, ricercare in tempi brevi tale intesa tenendo conto che il provvedimento è urgente in relazione alla possibilità di impiegare gli accantonamenti previsti nella legge finanziaria 1991.

ULIANICH. Desidererei sapere, signor Presidente, in via preliminare, a quanto ammonti, sino ad oggi, il contributo finanziario per la realizzazione del progetto di massima del ponte sullo Stretto di Messina.

Aggiungo scherzosamente che vorrei giungere ad una comparazione, attraverso la traduzione in denaro corrente, fra i costi per la progettazione della fabbrica di S. Pietro e i costi per il ponte in oggetto. Ritengo che forse, in via ipotetica, con i soldi stanziati per la progettazione del ponte si sarebbe potuta costruire adeguatamente l'intera fabbrica di S. Pietro.

Il Presidente Bernardi, relatore di questo disegno di legge, è invitato gentilmente a fornire informazioni dettagliate su quanto da me richiesto; inoltre vorrei sapere se siano necessari altri bienni di finanziamento per completare il progetto di massima.

MARIOTTI. Signor Presidente, le osservazioni del senatore Ulianich sono direttamente legate alla complessità ed ai tempi ormai troppo lunghi relativi ad un'opera che tutti riteniamo necessaria ma che rischia di non essere mai realizzata.

È opportuno svolgere un accurato esame del provvedimento in titolo, anche in connessione con il disegno di legge n. 2487 sulle opere pubbliche.

Vi sono alcuni spunti di interesse nel provvedimento, relativi alla modifica delle procedure, che consentiranno di realizzare in tempi più ristretti il progetto di massima.

In considerazione della complessità dell'opera, dell'attenzione ad essa rivolta, degli interessi di società che più volte si sono dichiarate, anche con loro proposte, pronte a realizzare tale opera, credo sia necessaria una intesa fra i due rami del Parlamento. Oltre a ciò, nonostante i tempi brevi, ritengo assolutamente indispensabile un esame il più ampio possibile del provvedimento. Esso sembra semplice nella sua articolazione, ma in realtà è strettamente connesso con il disegno di legge relativo alle opere pubbliche, la cui importanza è nota a tutti.

PRESIDENTE. Indubbiamente ci troviamo di fronte ad un'opera complessa, la cui realizzazione farebbe onore a tutta l'ingegneria italiana. Ovviamente ciò comporta una mole di spese non indifferente.

Prendo atto delle osservazioni svolte e assicuro il senatore Ulianich che la Commissione avrà cura di ottenere tutte le informazioni richieste.

Ritengo opportuno a questo punto rinviare il seguito della discussione. Poichè non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

«Disposizioni concernenti tariffe e diritti in materia di trasporto aereo» (2910),
approvato dalla Camera dei deputati
(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Disposizioni concernenti tariffe e diritti in materia di trasporto aereo», già approvato dalla Camera dei deputati. Riprendiamo l'esame del provvedimento sospeso nella seduta di ieri.

Passiamo alla votazione finale.

VISIBELLI. Signor Presidente, anzitutto ringrazio la 1^a Commissione per avermi offerto la possibilità di dichiarare il mio voto su questo disegno di legge.

Sul provvedimento in esame, per il quale certo non si può parlare di liberalizzazione delle tariffe, esprimiamo parere contrario e dichiariamo il nostro voto negativo. Infatti si tratta solamente di una stangata aerea e di una legge zibaldone utile per procedere ad aumenti tariffari.

Prima di spiegare meglio il mio convincimento voglio però precisare che il provvedimento contiene un dato estremamente importante: esso riconosce che l'Alitalia è una società per azioni quotata in borsa e non è un ente di assistenza! Si tratta perciò di una società che deve collocarsi sul mercato e confrontarsi in tempo reale con l'agguerrita concorrenza non solo europea, ma anche mondiale. Di fronte al fatto che la richiesta di un riconoscimento degli aumenti tariffari è rimasta inascoltata per numerosi anni non possiamo che dichiararci d'accordo con una liberalizzazione tendente ad accelerare il riconoscimento degli aumenti intervenuti.

Non condividiamo però il metodo usato: ad esempio, nel settore del carburante, si creerà un meccanismo perverso su cui voglio richiamare la vostra attenzione. Avremmo preferito che, di fronte all'aumento del prezzo del carburante, si fosse adottata una procedura analoga a quella di altri Stati europei che consente di limitare nel tempo la portata dell'aumento. Purtroppo invece con il meccanismo prescelto non solo si riconosce l'aumento, ma si esclude ogni possibilità di recedere da esso anche di fronte ad una diminuzione del prezzo del carburante.

Ecco perchè siamo contrari a questo provvedimento che tra l'altro non risolve alcuni problemi strutturali. Ad esempio, accanto alla giusta esigenza di velocizzare le richieste provenienti dal vettore di bandiera, si introduce il discorso relativo alla tassa di imbarco. Alcune relazioni delle società aeroportuali indicano che l'andamento del 1990 è risultato positivo ed ha fatto registrare notevoli incrementi. Ora si introduce questa tassa di lire 5.000, ma non si spende una parola sul problema dell'*authority*, su cui questa Commissione negli anni scorsi si è ripetutamente soffermata, come è stato riconosciuto anche nel corso delle audizioni da noi svolte.

Si introduce una tassa di imbarco ma non si dice nulla sulla riforma degli aeroporti, che continueranno ad identificarsi con un ginepraio di interessi.

Ci saremmo invece compiaciuti di dichiarare la nostra adesione entusiastica ad un provvedimento di legge che avesse affrontato un discorso strutturale per il trasporto aereo. Saremmo stati favorevoli ad un provvedimento più organico, contenente disposizioni relative all'istituzione di un'autorità responsabile per tutte le questioni attinenti alla gestione degli aeroporti e alle misure relative al problema dell'azionariato dell'Alitalia, tendente a facilitare l'acquisto da parte dei dipendenti della compagnia di bandiera delle azioni della compagnia stessa.

Voglio sottolineare che parlando di aumento delle tariffe aeree noi facciamo riferimento ad un dato che incide per l'1,54 per cento sul paniere della spesa. Perciò, invece di scaricare sul groppone del contribuente italiano l'ennesima mazzata, per andare incontro alle esigenze della compagnia di bandiera e per agire nell'ambito del trasporto aereo avremmo preferito che il Governo avesse parlato di una riduzione degli oneri sociali. Ricordo che in Italia gli oneri sociali si attestano sul 34 per cento, mentre in Gran Bretagna sul 13 per cento; abbiamo perciò gli oneri più alti d'Europa. È chiaro quindi che il vettore Alitalia si lamenta del costo dei servizi aeroportuali anche perchè su questi incide il costo del lavoro.

L'Italia è al 34 per cento, la Francia al 33,9 per cento, la Spagna al 27 per cento, la Germania al 22 per cento, la Gran Bretagna al 21 per cento.

Il Governo avrebbe potuto altresì intervenire, in materia di trasporto aereo, anche sulla tassazione indiretta dei biglietti nazionali; l'aliquota nazionale dell'IVA è una delle più alte della Comunità. Infatti, in Italia è del 19 per cento, in Germania del 14 per cento, in Spagna del 12 per cento, in Francia del 6 per cento, in Gran Bretagna dello zero per cento.

Un altro campo sul quale il Governo dovrebbe intervenire è quello delle assicurazioni; invece, niente di tutto ciò; solamente una legge-zibaldone per aumentare le tariffe del trasporto aereo, che non è più, attenzione, un trasporto di *élite* ma è diventato un mezzo di trasporto di massa.

Il Governo non fa nulla neanche per le infrastrutture. In questo provvedimento nulla si dice per l'aeroporto di Fiumicino, costruito per trasportare 10 milioni di viaggiatori e attualmente costretto a servirne 18 milioni. Niente si dice sullo spazio che hanno a disposizione i viaggiatori che di norma dovrebbe essere di 35 metri quadri a passeggero. In Europa è in media di 25-30 metri quadri mentre a Fiumicino è di 7 metri quadri e a Linate di 3 metri quadri.

Niente si dice sul fatto che si andrà a creare una differenza con il trasporto autostradale, le cui tariffe hanno necessità di essere concertate; queste invece saranno molto più «veloci». Nulla si dice su quando si introdurrà l'aumento delle 5.000 lire come tassa aeroportuale, che porterà 50 miliardi annui almeno alla gestione aeroportuale; e non si dice nulla su ciò che farà il Governo per il rifinanziamento della legge n. 449 del 1985.

Per questi e per altri motivi, che per mancanza di tempo mi asterrò dal denunciare, preannuncio il voto contrario del Gruppo del Movimento sociale italiano-Destra nazionale.

SENESI. Signor Presidente, vorrei illustrare il seguente ordine del giorno che presento insieme ai colleghi Visconti, Pinna e Gambino:

«L'8^a Commissione del Senato,

considerato che il provvedimento legislativo affronta parzialmente la politica del trasporto aereo,

raccomanda al Governo

di provvedere nella legge finanziaria 1992:

a) finanziamenti per investimenti a favore dell'Alitalia almeno nella misura minima prevista dalla legge vigente;

b) finanziamenti per il completamento delle opere relative agli aeroporti di Roma e Milano con conseguente rinnovo delle relative concessioni;

c) finanziamenti per spesa relativa all'acquisizione delle aree da destinare al nuovo aeroporto internazionale di Napoli;

d) con appositi provvedimenti da definire:

1) l'integrazione dei finanziamenti previsti degli altri aeroporti con particolare riguardo al Mezzogiorno;

2) la previsione di appositi finanziamenti per gli aeroporti di terzo livello;

3) il riesame delle concessioni aeroportuali che vengono a scadenza;

4) un unico sistema tariffario valevole per tutti i vettori autorizzati ai collegamenti aerei con le isole, a favore dei residenti».

(0/2910/1/8)

SENESI, VISCONTI, PINNA, GAMBINO

PETRONIO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo condivide i contenuti della proposta dell'ordine del giorno. In considerazione del contesto di finanza pubblica nel quale sarà predisposta la legge finanziaria, dichiara di accoglierlo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Alla luce della risposta del Sottosegretario, vorrei sapere se i presentatori insistono per la votazione dell'ordine del giorno.

VISCONTI. Signor Presidente, poichè il Governo ha accolto il nostro ordine del giorno come raccomandazione, non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 10,05.