# SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

# 8ª COMMISSIONE PERMANENTE

**(Lavori pubblici, comunicazioni)**

## 14° RESOCONTO STENOGRAFICO

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 12 SETTEMBRE 1984

**Presidenza del Presidente SPANO**

**INDICE**


**Disegni di legge in sede deliberante**

«Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano» **(349-B)** (approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati)

**(Discussione e rinvio)**

PRESIDENTE ..... *Pag.* 2, 7, 10
CROLLALANZA *(MSI-DN)* ..... 9
DEGOLA *(DC)* ..... 8
GRASSI BERTAZZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti* ..... 10
LOTTI *(PCI)* ..... 7
MASCIADRI, *relatore alla Commissione* ... 2, 9, 10

*I lavori hanno inizio alle ore 10,30.*

**DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE**

**«Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano» (349-B),** approvato dal Senato e modificato dalla Camera del deputati

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano», già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Prego il relatore Masciadri di riferire alla Commissione sulle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. La nostra Commissione – come i colleghi ben sanno – è riunita per discutere sulle modifiche apportate dalla competente Commissione della Camera dei deputati al disegno di legge in titolo, già approvato da questo ramo del Parlamento. Senza voler ripetere le considerazioni svolte nella precedente occasione, desidero rammentare che il testo da noi licenziato modificava quello presentato dal Governo. Come sicuramente i colleghi ricorderanno, infatti, ad esso, dopo l'ampia discussione svoltasi prima in sede di Comitato ristretto e poi in Commissione, furono apportate, di comune accordo, molte modifiche. Pur senza volerlo stravolgere, a mio avviso, il disegno di legge di iniziativa governativa era stato da noi migliorato, soprattutto per quanto riguarda l'articolo 1 del quale parlerò adesso.

A tale articolo era stata apportata una significativa modifica indicizzando i 1.115 miliardi che si desideravano stanziare per l'ampliamento, l'ammodernamento e la riqualificazione degli aeroporti intercontinentali di Roma-Fiumicino e Milano-Malpensa.

Il disegno di legge tendeva ad aumentare gli stanziamenti determinati in passato e che, complessivamente, solo per citare una cifra senza commenti, erano di poco superiori a 600 miliardi, somma da ripartirsi in dieci anni. Al fine di evitare il deterioramento dei menzionati aeroporti, assi portanti del sistema aviatorio nazionale, si stabilì, era questa la *ratio* del provvedimento, stanziare 1.115 miliardi, cifra da spendersi in un arco temporale di cinque anni. Mentre però tale stanziamento quinquennale non si è avuto, dal momento che la legge che lo prevede non è ancora operante, l'inflazione è tale da farci ritenere che, nei cinque o sei anni che ci separano dalla conclusione dei lavori, la somma fissata verrà ineluttabilmente corrosa. Intendo dire che i 1.115 miliardi che circa un anno fa, quando fu operato il

finanziamento, potevano rappresentare in qualità e quantità un certo numero di opere, già oggi, a distanza appunto di un anno, si sono svalutati. Fra tre, quattro o cinque anni le opere che potranno essere concretate, dunque, per forza di cose, saranno inferiori al previsto.

Preoccupati di ciò abbiamo tentato di indicizzare la somma a disposizione, abbiamo tentato cioè di introdurre un concetto che già nella legge riguardante i piani integrativi delle ferrovie dello Stato era presente.

Nel testo rinviatoci dalla Camera, immagino per pressioni ministeriali, soprattutto del Ministero del tesoro, la possibilità di indicizzare la cifra stanziata è stata preclusa, sopprimendo il quarto comma dell'articolo 1.

Sempre all'articolo 1, al primo comma questa volta, la competente Commissione della Camera ha apportato un'altra modifica al nostro testo, riaggiungendo l'inciso: «compresi gli oneri derivanti dalla revisione prezzi» che noi avevamo tolto dal testo presentatoci dal Ministero. Il peggioramento della situazione è dunque duplice. In primo luogo, infatti, gli oneri relativi alla revisione prezzi vengono compresi nella cifra stanziata e in secondo luogo, con più evidente effetto negativo, viene soppresso il meccanismo di indicizzazione dello stanziamento, aspetto su cui mi sono soffermato a sufficienza.

A mio avviso dovremmo ripristinare il testo licenziato a suo tempo dal Senato, così da evitare che la cifra messa a disposizione, svalutandosi, consenta minori disponibilità per Fiumicino e per la Malpensa, impedendo quindi di finanziare completamente le opere resesi necessarie.

Mi rendo conto tuttavia che le modifiche non dipendono dalla cattiva volontà della Camera, ma probabilmente da cortese pressione del Governo e in particolare del Ministro del tesoro che avrà avuto sicuramente i suoi motivi per agire in tal senso. In proposito chiedo pertanto che l'onorevole Grassi Bertazzi ci indichi quali sono gli orientamenti ministeriali in materia.

Per quanto riguarda l'articolo 2, che fa riferimento al solo aeroporto di Milano-Malpensa che, come sapete, è soggetto ad una diversa regolamentazione giuridica rispetto a quello di Roma-Fiumicino, vi è innanzi tutto una modifica al quarto comma concernente i terreni di interesse dell'aeroporto. Si tratta in sostanza di tre tipi diversi di terreni: quelli già acquisiti dalla SEA in altri tempi, quelli che la SEA dovrà acquistare in futuro e quelli di carattere demaniale. Noi avevamo trattato l'argomento in una certa maniera e stabilito che i terreni già acquisiti o da acquisire da parte della SEA «sono dati in disponibilità gratuita allo Stato fino a quando essi sono adibiti ad uso aeroportuale» e dati poi in concessione alla società stessa.
Per i terreni demaniali naturalmente dicevamo che questi sono dati in concessione alla SEA; i terreni demaniali sono già dello Stato e quindi la categoria è già chiara: la SEA non deve e non dovrà acquisire niente.

Per i terreni demaniali quindi non esiste differenza fra il nostro testo, allora da noi licenziato, ed il testo che ora desidera licenziare la 10ª Commissione della Camera.

Invece il problema esiste per quanto riguarda i terreni da acquisirsi da parte della SEA. Noi dicevamo che i terreni da acquisirsi da parte

della SEA sono dati in disponibilità gratuita allo Stato e rientrano nella concessione in uso alla società stessa. Invece il testo della Camera aggiunge, al comma secondo: «nonchè quelli che saranno requisiti con fondi statali per l'attuazione delle opere previste dalla presente legge verranno dati in concessione alla SEA».

Innanzi tutto credo ci sia un errore nella frase che ho testè citato in quanto il termine «requisiti» non sembra che qualcuno potrà mai accettarlo in quanto errato, anche da un punto di vista legale; pertanto credo che il termine: «requisiti», che si legge al comma secondo dell'articolo 2 del testo della Camera, costituisca un refuso e vada letto come: «acquisiti». La Camera dovrà certificare che si tratti di un errore che potrebbe essere nato dalla tipografia o in fase di trascrizione del testo.

A parte questa questione del termine «requisiti» (che potrà essere facilmente, con un messaggio di conferma, risolta dalla Camera) il quale sembra allora si debba leggere: «acquisiti», devo dire che non capisco bene la differenza tra le due letture: per la verità, però, mi pare di capire che, proprio mettendo il termine «acquisiti» al posto del presunto errato «requisiti», risulti più chiara la dizione della Camera; altrimenti il rischio sarebbe – anche se non potrebbero sussistere molti dubbi – che, quando non ci fosse più l'aeroporto, per quanto riguarda i terreni da acquisirsi da parte della SEA (rientrando questi nella concessione in uso alla società) questi potrebbero diventare di proprietà della SEA stessa. In questo modo, col testo della Camera, questi terreni vengono comparati ai terreni demaniali, con la differenza che il testo della Camera dice: «da acquisirsi con fondi statali».

D'altra parte è un po' la stessa cosa perchè i fondi della SEA sono fondi dello Stato, parliamoci chiari; comunque forse quel: «da acquisirsi da parte della SEA» poteva lasciare il dubbio che un domani, ad aeroporto non più esistente o destinato ad essere sostituito, potesse sorgere una vertenza perchè se il terreno era acquisito da parte della SEA evidentemente magari quest'ultima poteva rivendicarne la proprietà.

Io credo quindi che il testo della Camera, tutto sommato, si possa accettare, a meno che qualche lume maggiore possa derivare dal contributo dei componenti della Commissione per capire differenze sostanziali tra una cosa e l'altra.

A me pareva già sufficientemente chiaro il nostro testo, ma questo della Camera forse è un po' più chiaro; non è però un problema di fondo, mi pare, a meno che non sorga qualche sottigliezza di carattere legale o meno.

Sull'articolo 3 non sorgono questioni e quindi è accettato integralmente.

Sull'articolo 4 invece sorge forse la questione più grossa, insieme a quella dell'articolo 1. Bisogna dare, come si dice, a Cesare quel che è di Cesare ed io devo dare a Tomelleri quel che è di Tomelleri. Questi aveva giustamente fatto presente a noi che era bene porre un limite, per quanto riguardava l'esecuzione delle opere, alla trattativa privata. Un po' tutti avevamo fatto un'osservazione acuta e veritiera, quanto meno, cioè che era lo Stato, in buona sostanza. a consegnare questi soldi alla SEA ed alla SAR, le quali potevano ambedue poi scegliere, disporre (a

parte il fatto che anche il Ministro doveva stabilire le priorità, i tipi di spese e via dicendo); insomma si trattava di soldi non dico regalati, ma comunque affidati nelle mani capaci delle due società; però si poneva un limite perchè non potevamo far impegnare tutti i miliardi a trattativa privata anche per andare «ad acque limpide», perchè cioè non ci fossero dei sospetti, da parte nostra, che potessero essere date troppe opere a trattativa privata, con le amarezze (chiamiamole solo così) che poi ne sarebbero derivate.

E allora si era fissato un tetto massimo di opere che potevano essere date a trattativa privata (naturalmente con il consenso del Ministro, che poi poteva essere anche formale) del 20 per cento. Non vi è, per la verità, nessun testo, regolamento o prassi che stabilisca il 20 per cento; poteva essere il 10 o il 30, ma pareva a Tomelleri, in particolare, e a tutti noi che fosse una misura, quella del 20 per cento, sufficiente al fine di sveltire alcune opere, soprattutto di carattere specialistico.

Quindi è fissata la possibilità, nel testo della Camera, di andare a trattativa privata per il 20 per cento delle opere da fare, nel complesso, per i due aeroporti.

In proposito è già sorta una contestazione; qualcuno ricorderà che in Aula vi è stato chi ha proposto di portare dal 20 al 40 per cento il tetto massimo per l'affidamento di lavori a trattativa privata: poi in Aula è passato il 20 per cento nel testo che noi avevamo presentato. A parte questo, da parte della Camera è stato adottato un altro criterio, cioè quello di non fare cenno alla trattativa privata e lasciare nelle capaci mani del Ministro o del Comitato o di una delle due società citate la possibilità di andare in gara oppure di andare a trattativa privata.

Ora io certo ho qualche riserva mentale (e credo che anche altri la coltivino, qui dentro) perchè noi abbiamo sbagliato indirizzo, in quanto la nostra impostazione non è stata esente da critiche, discussioni, osservazioni: ricorderete benissimo, cari colleghi, che abbiamo discusso lungamente su questo tema; non posso dire che abbiamo perso giornate perchè non si è certo trattato di tempo perso, ma abbiamo lungamente discusso vedendo i pro, i contro e ponendo dei limiti; in questo modo non vi sono limiti per cui in teoria potrebbe non essere dato nulla a trattativa privata, come potrebbe essere dato il cento per cento: e con l'andazzo che esiste è molto probabile che si superi il 20 per cento; senza regolamentazione si lascia tutto nelle braccia di Giove ed il Ministro non può neanche incidere molto.

Quindi sono un po' preoccupato per questo problema della trattativa privata che viene tolta di mezzo senza alcun riferimento, dando possibilità alla SEA e alla SAR di disporre in argomento passando o non passando a trattativa privata, secondo gli indirizzi delle due società, delle due amministrazioni.

Lascio in sospeso per il momento la questione poichè il Presidente ha suggerito che io faccia di volta in volta riferimento ai diversi problemi analizzando i singoli articoli: quindi magari farò in seguito una proposta all'uopo, affidandomi a qualche legge esistente in quanto un po' di «tamponamento», nel senso di osservanza delle norme dello Stato mi pare opportuna; non si può andare completamente fuori dalle norme dello Stato perchè eccezione dopo eccezione non si finisce più.

Per quanto riguarda sempre l'articolo 4, al sesto comma, non vi è nulla di eccezionale: segnalo solo che il testo della Camera aggiunge che la Regione deve sentire i Comuni interessati e/o i loro consorzi: su questo non ho nulla da eccepire, anzi sono d'accordo. Nulla in contrario anche per la variazione dei giorni a disposizione per esprimere il parere (novanta anzichè sessanta) in quanto non è il caso di andare a restringere troppo i tempi.

Vedo che anche l'ultima aggiunta, «dal Ministero dei trasporti», è una precisazione voluta dalla Camera, anche se io avrei preferito dire «da parte del Ministero dei trasporti», così come avevamo detto noi nel terzo comma. Comunque la sostanza non è toccata.

L'articolo 5 riguarda il Comitato previsto dall'articolo 2 della legge 22 dicembre 1973, n. 825; voi ricorderete che noi abbiamo fatto delle modifiche essendo le cose cambiate rispetto al 1973 (basti pensare ad alcuni compiti che spettavano al Ministero della difesa e che oggi sono passati al Ministero dei trasporti); il Comitato resta, perchè tutto sommato ha funzionato, però abbiamo introdotto la limitazione che coloro che ne fanno parte non possono essere anche collaudatori, rinforzando la rappresentanza del Consiglio superiore dell'aviazione civile, aggiungendo un funzionario di Civilavia e togliendo un rappresentante del Ministero della difesa per i motivi prima enunciati. Però la Camera aggiunge – e io non sono d'accordo – un funzionario dell'azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale con qualifica non inferiore a dirigente superiore. Ora, a parte il fatto che i componenti di questo Comitato sono tutti funzionari di Ministeri, compreso quello di Civilavia che è la *longa manus* del Ministero dei trasporti, qui si introduce un elemento che fa parte di un'azienda autonoma e che reintroduce il principio, al quale noi ci siamo dichiarati contrari, del controllore che controlla se stesso, in quanto molte apparecchiature rientrano nella zona di competenza di questa azienda, con voto deliberativo e non consultivo. Noi abbiamo tolto di mezzo i rappresentanti delle Regioni, che hanno invece voto consultivo per quanto riguarda la Regione di propria competenza, e poi lasciamo introdurre questo elemento che ha addirittura voto deliberativo? Potrei accettare questa inclusione soltanto a patto che venga preso a falsariga quanto viene detto nel successivo comma, cioè: «Per l'esame dei progetti interessanti specificatamente una o più Regioni, il Comitato è integrato dal presidente o da un membro della giunta della Regione interessata che partecipa al Comitato stesso con voto consultivo». Questo come massima concessione. Quindi sono contrario a questa aggiunta proposta dalla Camera, aggiunta che propongo di sopprimere, per motivi di chiarezza e di congruità col restante testo dell'articolo 5.

Per quanto riguarda l'articolo 6, la Camera sopprime la preventiva autorizzazione del Ministro dei trasporti, di concerto con quello del Tesoro, a contrarre prestiti a valori correnti di mercato. Non so a quali pericoli si possa andare incontro sopprimendo questa preventiva autorizzazione; certo si lascia una maggiore libertà nella contrazione dei prestiti. Nel successivo comma avevamo scritto che i prestiti dovevano essere approvati con decreto dei due Ministri del tesoro e dei trasporti, mentre la Camera sopprime il decreto del Ministro dei trasporti

lasciando soltanto quello del Ministro del tesoro e su questo posso anche essere d'accordo. Ma non è questo il punto che mi lascia perplesso, bensì quello che riguarda il primo comma e cioè se è opportuno lasciare o togliere la «preventiva autorizzazione» per la contrazione dei prestiti. Comunque non ne faccio una questione.

Per quanto riguarda l'articolo 7, si parte dal presupposto che Civilavia oggi non ha fondi sufficienti, se non quelli concessi dal Tesoro, per la manutenzione ordinaria, straordinaria e l'adeguamento e lo sviluppo degli aeroporti statali aperti al traffico aereo civile; si badi bene: non parlo di Torino, o di Milano o di Roma, ma di aeroporti statali aperti al traffico aereo civile; alcuni diritti sono loro ad incassarli e nessuno solleva eccezioni. Invece per gli aeroporti statali ovviamente è lo Stato che incassa alcuni diritti previsti nella famosa «legge Sangalli», e cioè i diritti di approdo e di partenza che devono essere pagati ogni volta. Se la società è statale, l'incasso va allo Stato, al Tesoro; se invece si tratta della SEA o della SAR esso va, in ultima analisi, come è giusto, all'aeroporto. Per la SEA e la SAR non c'è alcuna discussione, mentre per quanto riguarda gli aeroporti statali noi volevamo, di comune accordo, stabilire che questa tassa non dovesse spettare allo Stato genericamente, quindi al Ministero del tesoro, ma andasse sul fondo di Civilavia perchè si potesse provvedere senza chiedere la carità – visto che in genere lo Stato non è di manica larga per quanto riguarda gli aeroporti – alla manutenzione straordinaria, all'adeguamento e allo sviluppo degli aeroporti statali.

Invece, in questo modo, i diritti rimangono sempre allo Stato, ma se vanno al Tesoro per vie traverse poi tornano al bilancio dello Stato mentre ci sembrava opportuno che Civilavia disponesse direttamente almeno di qualche fondo. Non capisco proprio la *ratio* che ha portato la Camera a sopprimere il punto 1).

Viene infine aggiunto un articolo 8 che stabilisce quanto avevamo previsto nell'articolo 1, sia pure con tutt'altra *ratio*, e cioè che il Ministro dei trasporti riferisce ogni anno al Parlamento circa le spese e lo stato dei lavori negli aeroporti di Roma-Fiumicino e Milano-Malpensa. Qui però è stato tolto ogni riferimento alle spese relative all'indicizzazione, in conseguenza della modifica apportata dalla Camera al primo comma dell'articolo 1, modifica su cui mi sono già diffusamente soffermato prima. In detto articolo 8 si dice semplicemente: «Il Ministro dei trasporti, in allegato allo stato di previsione della spesa del Ministero stesso, dà ogni anno comunicazione al Parlamento dello stato di attuazione della presente legge», cioè si tratta di un'informativa su come procedono i lavori nei due aeroporti senza affrontare il tema dell'indicizzazione delle spese.

Non so se sono riuscito ad esprimermi in maniera chiara e comprensibile; chiedo scusa se non lo sono stato sufficientemente.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Masciadri per la sua esposizione e dichiaro aperta la discussione generale.

LOTTI. Signor Presidente, ho ascoltato attentamente la relazione del collega Masciadri in ordine alle modifiche introdotte dalla Camera dei deputati rispetto al testo così come licenziato dal Senato. Faccio mie

alcune delle perplessità espresse dal collega Masciadri, anche se mi rendo conto che una serie di verifiche ulteriori va condotta per meglio approfondire le motivazioni che hanno portato la Camera dei deputati a modificare, in alcuni punti in modo sostanziale, il disegno di legge in esame.

La modifica apportata all'articolo 1 è ad esempio di grande peso. Personalmente non riesco a comprendere come il Ministro del tesoro, che era presente in Aula al Senato in sede di approvazione del provvedimento, abbia poi sollevato la questione alla Camera dei deputati. Probabilmente si è ritenuto che la vera sede in cui si legifera fosse la Camera e che il Senato avesse solo dato l'avvio al provvedimento; probabilmente c'è stato un tardivo ripensamento da parte del Governo. In ogni caso era chiarissimo l'intento del Senato quando, modificando il testo iniziale proposto dal Governo, aveva introdotto una variazione che appunto prevedeva l'indicizzazione dei fondi destinati a queste opere, per le motivazioni che prima sono state ricordate.

Vi è poi la modifica apportata all'articolo 4, con la quale si sopprime il riferimento, da noi posto dopo una attenta riflessione, alla percentuale degli importi da attribuire tramite appalto o trattativa privata. Si tratta, anche qui, di una modifica di grande peso e di cui vorremmo conoscere le motivazioni. Ho letto gli atti che ci sono stati trasmessi dalla Camera e devo dire con molta franchezza che da essi non emerge nulla di chiaro che possa sciogliere le perplessità e i dubbi che in noi induce questa modifica.

Ritengo quindi opportuno, per queste motivazioni e per i contenuti stessi della relazione svolta dal senatore Masciadri, prenderci alcuni giorni di riflessione, magari sviluppando tra di noi una serie di considerazioni che consentano alla Commissione di adottare decisioni definitive in maniera ponderata.

Ho la preoccupazione che tra noi e i colleghi della Camera si possa aprire, se non un braccio di ferro, in ogni caso un rimpallo del provvedimento che non mi pare opportuno in quanto vi è l'urgenza che questo disegno di legge finalmente venga approvato in via definitiva e possa produrre effetto, per cui non escludo nemmeno l'eventualità di un incontro, di un colloquio, magari condotto per conto della Commissione lavori pubblici del Senato dal nostro presidente Spano, con i membri della X Commissione della Camera per meglio approfondire le motivazioni che li hanno indotti a modificare il testo da noi licenziato in prima lettura. Credo infatti che dopo questi giorni di riflessione e con tali elementi potremo lavorare meglio e favorire anche una più rapida approvazione del provvedimento.

DEGOLA. Signor Presidente, prendo la parola solo per dire che anche da parte nostra si condividono molte delle perplessità avanzate dal relatore in ordine alle modifiche apportate dalla Camera dei deputati. Peraltro siamo preoccupati del fatto che questo problema si sta trascinando da tempo e invece l'urgenza di intervenire in materia è sempre più evidente per la situazione nella quale tutti sappiamo si travano questi aeroporti.

Sono favorevole alla proposta del senatore Lotti, che ci consentirebbe una migliore comprensione delle ragioni che stanno alla base delle

modifiche apportate dalla Camera dei deputati, purchè il rinvio non ecceda una settimana, stante l'urgenza, già rilevata, di una sollecita conclusione dell'*iter* del provvedimento.

Credo però che in definitiva la decisione fondamentale sia se apportare delle modifiche al testo trasmessoci dalla Camera o se invece approvarlo così com'è. Se infatti si renderanno necessarie modifiche consistenti, sostanziali, potrà anche essere opportuno un rinvio all'altro ramo del Parlamento, ma se alla fine, una volta approfonditi i problemi, si tratterà solo di varianti che in definitiva non modificano sostanzialmente il testo, penso che la cosa migliore sia approvarlo così come ci è stato trasmesso. Nel merito mi pare che, per quanto riguarda l'articolo 1, bisognerà sentire l'opinione del Ministro del tesoro prima di apportare una modifica al testo che sicuramente è stato cambiato, nell'altro ramo del Parlamento, su istanza del Ministero del tesoro.

Per quanto riguarda l'articolo 4 ho la sensazione, e lo potremmo accertare guardando gli atti della Camera, che l'eliminazione del comma che stabilisce il massimo per l'assegnazione a trattativa privata non voglia significare che le società concessionarie hanno la facoltà di fare quello che vogliono in questa materia ma voglia significare che, così come è avvenuto nell'applicazione di tutte le altre leggi che prevedono l'istituto della concessione, anche questo aspetto, che è uno di quelli che saranno contenuti nell'atto di concessione, cioè le modalità di assegnazione dei lavori, deve formare oggetto più dell'atto amministrativo di concessione che non della legge.

L'atto di concessione, che regola il rapporto tra il concessionario e il concedente, prevede tutta una serie di obblighi da parte del concessionario e normalmente prevede anche le modalità alle quali attenersi per l'assegnazione dei lavori.

Quindi non mi pare che esistano atti di concessione che consentano al concessionario di assegnare tutti i lavori a trattativa privata, almeno così mi è stato detto. Questo non è avvenuto per le Poste e per l'ANAS così come per le Ferrovie dello Stato e quindi, anche in questo caso, l'eliminazione dovrebbe avere questo significato di trasferire nell'atto di concessione anche la normativa che si riferisce alla assegnazione dei lavori.

D'altra parte anche questo può essere accertato molto rapidamente guardando gli atti della Camera per vagliare le ragioni per le quali si è ritenuto di eliminare questo comma.

Stando così le cose, anche noi aderiamo a questa proposta di rinvio di pochi giorni per fare approfondimenti e per prendere la decisione definitiva.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Non ho niente in contrario perchè capisco che approfondimenti e scambi di vedute con i colleghi della Camera saranno opportuni per capire l'*animus* di questa modificazione. Basta che tale ripensamento modesto sia contenuto nell'arco di una settimana altrimenti blocchiamo una legge che dovrebbe essere licenziata speditamente.

CROLLALANZA. Mi associo alla proposta di rinvio di pochissimi giorni.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Ringrazio il Presidente Spano per il lavoro che è stato portato avanti di intesa con la Commissione della Camera dei deputati al fine di accertare la *ratio* dei lavori.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione.* Vorrei fare una modesta aggiunta. Riguardo l'articolo 2, che è fondamentale, vorrei sapere dal Ministro se l'ipotesi della soppressione della indicizzazione è stata disposta su iniziativa del Ministero del tesoro. Dico questo non al fine di indagare ma per sapere se è stato il Ministero del tesoro che ha sbarrato la possibilità di questo benedetto emendamento a forbice dei 1.115 miliardi o se questo intervento non c'è stato. È stato il Ministero del tesoro che ha sbarrato l'indicizzazione o è stato l'intervento di considerazioni di altra natura?

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* È stato il sottosegretario Lavagna, nel comitato pareri, ad esprimere parere contrario a questa divaricazione di spesa, anche se poi c'è stata la dichiarazione del ministro Goria in Aula al Senato che il provvedimento andava bene e forse non era stato approfondito.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione.* È un problema che ci interessa perchè altrimenti danneggiamo il nostro disegno preliminare. Non varrebbe la pena di pregare il Ministro dei trasporti di fare un passo presso il Ministro del tesoro per sbloccare la situazione? Perchè questo vuol dire decine e decine di miliardi in più o in meno di opere.

Se riuscissimo ad ottenere cinque o seicento miliardi in più, con questo meccanismo per gli aeroporti, va bene; altrimenti, se abbiamo uno sbarramento, è inutile discutere.

PRESIDENTE. C'è un accordo generale di utilizzare i prossimi giorni per un approfondimento delle motivazioni che hanno portato alle modifiche apportate dalla Camera. Questo rinvio sarà utile anche perchè gli atti della Camera non rivelano le motivazioni che hanno portato a tali modifiche e ognuno di voi li può leggere attentamente. Gli emendamenti sono stati approntati dalla Commissione pareri e non dalla Commissione di merito; non voglio sollevare critiche e polemiche, tuttavia questo è un sistema che forse noi non avremmo adottato.

La prossima settimana dobbiamo calibrare le sedute in relazione al programma dei lavori. Per questo provvedimento quindi ci sarà un rinvio di pochi giorni e mi auguro si possa tenere una seduta la settimana prossima.

L'ultima questione riguarda la modifica della indicizzazione. Non possiamo chiamare il Ministro del tesoro ma credo che il Ministro dei trasporti debba sollecitamente usare questi stessi giorni per approfondire se ci può essere una ulteriore riflessione da parte del Ministero del tesoro per andare verso una diversa definizione della questione. Se così fosse avremmo motivo di rallegrarci, altrimenti valuteremo che il ripensamento è stato tale e così rimarrà.

Rinviamo i nostri lavori e utilizziamo questi giorni per gli approfondimenti al fine di arrivare brevemente alla soluzione del problema, perchè in effetti questi fondi rischiano di perdere ulteriormente capacità di spesa con un evidente danno.

Non facendosi osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 11,25.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

DOTT. ETTORE LAURENZANO