

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

68° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 9 OTTOBRE 1986

Presidenza del Presidente SPANO Roberto

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Proroga della gestione privata dell'aeroporto di Torino Caselle» (1838), d'iniziativa dei deputati Salerno ed altri, approvato dalla Camera dei deputati

«Proroga del termine di privatizzazione dell'aeroporto di Torino Caselle» (1526), d'iniziativa dei senatori Bastianini ed altri

(Discussione congiunta e approvazione del disegno di legge n. 1838; assorbimento del disegno di legge n. 1526)

PRESIDENTE	Pag. 1, 3, 4
CARTIA (PRI), relatore alla Commissione	2
COLOMBO Vittorino (V.) (DC)	3
GIANOTTI (PCI)	3
GRASSI BERTAZZI, sottosegretario di Stato per i trasporti	3

«Gestione dell'aeroporto di Venezia» (1897)
(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE, relatore alla Commissione	4, 5, 6
ANGELIN (PCI)	5

COLOMBO Vittorino (V.) (DC)	Pag. 4, 6
GRASSI BERTAZZI, sottosegretario di Stato per i trasporti	4
GUSSO (DC)	5, 6

I lavori hanno inizio alle ore 12,40.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Proroga della gestione privata dell'aeroporto di Torino Caselle» (1838), d'iniziativa dei deputati Salerno ed altri, approvato dalla Camera dei deputati

«Proroga del termine di privatizzazione dell'aeroporto di Torino Caselle» (1526), d'iniziativa dei senatori Bastianini ed altri

(Discussione congiunta e approvazione del disegno di legge n. 1838; assorbimento del disegno di legge n. 1526)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Proroga della gestione privata dell'aeroporto di Torino Caselle», d'iniziativa dei deputati Salerno, Alasia, Arisio, Balzardi, Bodrato, Botta, Carlot-

to, Fiandrotti, La Ganga, Martino, Paganelli, Patria, Pisani, Poggiolini, Rabino, Ronzani, Rossi, Sanlorenzo, Spagnoli e Zolla, già approvato dalla Camera dei deputati.

Sulla stessa materia è iscritto all'ordine del giorno anche il seguente disegno di legge: «Proroga del termine di privatizzazione dell'aeroporto di Torino Caselle», d'iniziativa dei senatori Bastianini, Bozzello Verole, Cartia, Ceccatelli, Gallo, Gianotti, Libertini e Pagani Maurizio.

Data l'identità della materia, propongo che i due disegni di legge siano discussi congiuntamente.

(Così resta stabilito).

Prego il senatore Cartia di riferire alla Commissione sui disegni di legge.

CARTIA, relatore alla Commissione. Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, l'oggetto del disegno di legge n. 1526 è la proroga del termine di privatizzazione dell'aeroporto di Torino Caselle. L'importanza e lo sviluppo assunto dal traffico aereo nell'era contemporanea è un fenomeno di portata generale e di facile rilevazione, ma non è possibile accennare al trasporto aereo senza far riferimento alla struttura portante, cioè agli aeroporti che ne costituiscono il supporto necessario e indispensabile. Lo stretto nesso di dipendenza che collega l'aereo all'aeroporto, in termini di agibilità, assistenza, sicurezza e recettività è tale che proprio dalla natura e dalle caratteristiche di quest'ultimo dipende la forma di collegamento attuabile, il tipo di traffico commerciale praticabile e lo sviluppo economico dell'area servita.

All'inizio, all'epoca della formulazione del codice di navigazione, la gestione degli aeroporti era affidata allo Stato anche perchè il quadro degli aeroporti italiani era quasi esclusivamente composto di aeroporti militari e solo alcuni di questi erano aperti al traffico aereo civile. Successivamente si è assistito ad un progressivo affidamento prima dei servizi aeroportuali e poi di tutta la gestione commerciale dei principali aeroporti statali ad enti di gestione pubblici o privati. In taluni casi la concessione ha visto sanare una situazione di fatto esistente, come nel caso della SEA di Milano e della SAGAT di Torino. Questo affidamento ha concretizzato due forme di

gestione: una «totale», con regime di sostituzione dello Stato, e una «parziale», limitata alla gestione dell'aerostazione e dei principali servizi a terra commerciali.

Il ruolo dell'aeroporto di Torino Caselle assume a grande importanza in una realtà come quella piemontese altamente industrializzata. Il 1985 ha visto transitare per Torino Caselle 906.000 passeggeri, circa 10.000 tonnellate di merce, 29.300 movimenti per complessive 832.000 tonnellate. Nei confronti dei dati di traffico del 1984 si sono registrate le seguenti variazioni: per i passeggeri un aumento del 9,1 per cento; per le merci una diminuzione del 3,1 per cento; i movimenti hanno registrato un aumento del 7,3 per cento; il tonnellaggio un aumento dell'8,6 per cento.

Dal raffronto dell'incremento annuale medio percentuale del traffico passeggeri, nel periodo 1975-1984, con altre realtà aeroportuali nazionali ed europee emerge che lo scalo di Torino Caselle ha registrato un tasso di incremento annuale del 5,2 per cento, superiore alla media degli aeroporti europei (3,8 per cento) e di quelli italiani, che è del 4,4 per cento. Previsioni realistiche indicano che nel 1987 si dovrebbe raggiungere il milione di passeggeri e la merce trattata dovrebbe subire un aumento del 78 per cento grazie al «ponte europeo» per il trasporto di carrozzerie Pininfarina a Detroit.

Notevole incremento dovrebbero subire i collegamenti nazionali ed internazionali con l'applicazione della normativa CEE sui voli frontalieri, recentemente recepita dal nostro ordinamento.

La SAGAT è stata costituita nel 1956 con l'oggetto della gestione dell'aeroporto della città di Torino. L'aeroporto di Torino è stato riconosciuto privato con la legge n. 914 del 1965; la gestione è quella «totale», vale a dire estesa a tutta l'area aeroportuale e ai servizi a terra, alla manutenzione delle infrastrutture, alle forniture, e così via. L'azionariato SAGAT è composto dal comune di Torino, dalla regione Piemonte, dalla provincia di Torino, dall'Istituto bancario San Paolo, dall'Unione industriali, dalla Cassa di risparmio di Torino, dalla STET, dalla SADIP e dalla camera di commercio di Torino.

La SAGAT ha investito nel 1985 oltre sei

miliardi di lire in mezzi, attrezzature e impianti. Nel 1985 ha installato una radioassistenza che consentirà atterraggi, entro l'anno, con 200 metri di visibilità.

Nel 1985 è stato sancito il contratto per il trasporto via aerea delle carrozzerie Pininfarina a Detroit.

Nell'ottobre 1985 l'assemblea degli azionisti SAGAT ha approvato il piano finanziario 1985-1990 che prevede un impegno finanziario di oltre 84 miliardi. Detto piano è stato approvato dal comune di Torino e la SAGAT vi farà fronte per circa 40 miliardi, il comune di Torino per circa 25 miliardi e lo Stato per 20 miliardi.

Condizione essenziale (questo il motivo per cui invito la Commissione a prendere in considerazione il disegno di legge) perchè si possa contrarre da parte della SAGAT e del comune di Torino i mutui necessari è il prolungamento del termine di privatizzazione.

Infatti, in base alla legge n. 914 del 1965, tutte le infrastrutture costruite dal titolare della concessione, in questo caso dal comune di Torino e dalla SAGAT, devono diventare di proprietà dello Stato.

Evidentemente per ottenere questi mutui, per poter incentivare e incrementare ulteriormente l'aeroporto di Torino, si rende necessario e si richiede che il termine trentennale sia prolungato ancora di 20 anni ed è proprio questo l'oggetto dei disegni di legge, che invito la Commissione ad approvare. Aggiungo che la 1^a, la 5^a e la 6^a Commissione hanno espresso parere favorevole.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

GIANOTTI. Signor Presidente, mi devo rammaricare dei ritardi con cui si approva questa proroga. Tali ritardi in parte sono comprensibili, in parte non sono giustificabili: l'approvazione era urgente perchè c'è un piano di investimento della SAGAT e del maggior azionista, il comune di Torino, che può essere attivato soltanto a proroga approvata.

Detto questo, vorrei sollevare un'altra questione di ordine generale. A me sembra abbastanza curioso che ogni volta si debba procedere per via legislativa quando ci si

riferisce a singoli aeroporti. Mi pare che si renda necessaria una legge-quadro in base alla quale si possa procedere a stipulare convenzioni tra lo Stato e i singoli aeroporti, le singole società che gestiscono gli aeroporti, senza dover ogni volta ricorrere ad un provvedimento legislativo. Ciò potrebbe consentire di procedere più rapidamente per via amministrativa; vorrei quindi sollecitare il Governo in questo senso.

Per quanto concerne il provvedimento, devo confermare il voto favorevole della mia parte politica.

COLOMBO Vittorino (V.). Il nostro Gruppo si dichiara favorevole alla proroga del termine di privatizzazione dell'aeroporto di Torino Caselle in modo che venga dato corso quanto prima al programma di investimenti già previsto.

PRESIDENTE. Vorrei brevemente ricordare l'iter del provvedimento che stiamo per approvare. Esso è stato assegnato alla nostra Commissione in sede deliberante il 24 giugno del corrente anno; il 26 giugno si è aperta la crisi di Governo con conseguente blocco dell'attività legislativa ordinaria delle Camere. Tenuto conto della chiusura estiva dei lavori parlamentari, ritengo che non si possa imputare a questa Commissione alcun ritardo nel procedere all'esame del provvedimento.

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

GRASSI BERTAZZI, sottosegretario di Stato per i trasporti. Il Governo ringrazia il relatore, i senatori intervenuti e la Commissione nel suo complesso, che è stata abbastanza sollecita a portare avanti l'esame dei presenti provvedimenti. D'altronde, in data 4 settembre 1986, il comitato di cui all'articolo 5 della legge n. 249 ha espresso il proprio parere, obbligatorio e vincolante, al Ministro dei trasporti per l'affidamento alla concessionaria dei lavori che impegnano una spesa di 84 miliardi e 36 milioni. L'approvazione di questo provvedimento giunge quindi al momento giusto, anche perchè viene a scattare la convenzione, che da precaria diventa definitiva, con la SAGAT.

8^a COMMISSIONE

68° RESOCONTO STEN (9 ottobre 1986)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Propongo che a base dell'esame venga preso il disegno di legge n. 1838.

Se non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

Do lettura dell'articolo unico del disegno di legge n. 1838:

Art. 1.

1. La durata della gestione privata dell'aeroporto di Torino Caselle, stabilita dall'articolo 1 della legge 21 luglio 1965, n. 914, e dal decreto ministeriale 1° ottobre 1965, è prorogata per ulteriori venti anni.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico.

È approvato.

Avverto che, in seguito a tale approvazione, il disegno di legge n. 1526 resta assorbito.

«Gestione dell'aeroporto di Venezia» (1897)

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Gestione dell'aeroporto di Venezia», del quale sono io stesso relatore.

Vorrei far presente agli onorevoli colleghi che il Governo ha presentato il decreto-legge n. 619, recante misure urgenti per il risanamento delle gestioni dei porti e per l'avvio della riforma degli ordinamenti portuali, che, all'articolo 17, contiene una norma specifica riguardante la gestione dell'aeroporto di Venezia.

Vorrei perciò sapere dalla Commissione e dal rappresentante del Governo se si ritiene preferibile procedere nella discussione del disegno di legge in titolo, ovvero affrontare la materia nell'ambito dell'esame del decreto-legge n. 619. A mio parere sarebbe auspicabile la prima soluzione, anche perchè il decreto-legge sopra citato per vari motivi potrebbe non

essere convertito in legge entro i 60 giorni previsti dalla Costituzione; potremmo invece varare autonomamente in questa sede le disposizioni legislative che riguardano la materia in titolo, sopprimendo - nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione - l'articolo 17 del decreto-legge.

Dichiaro aperta la discussione generale.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor Presidente, il Governo si rimette alla Commissione per quanto riguarda la questione da lei sollevata; è tuttavia d'accordo in linea di principio sulla soppressione dell'articolo 17 del decreto-legge n. 619 e sulla sua presentazione come emendamento al disegno di legge in titolo.

COLOMBO Vittorino (V.) Il mio Gruppo è favorevole alla soppressione dell'articolo 17 del decreto-legge n. 619 ed alla sua adozione come emendamento sostitutivo del testo del provvedimento in discussione.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli.

Do lettura dei due articoli del disegno di legge in titolo:

Art. 1.

1. Al primo comma dell'articolo 3 della legge 5 maggio 1956, n. 524, dopo le parole: «a un ente pubblico» è aggiunta l'espressione: «o ad una società per azioni a prevalente capitale pubblico».

2. Il terzo comma dell'articolo 3 della legge 5 maggio 1956, n. 524, è sostituito dal seguente:

«La concessione è accordata con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sentito il Consiglio superiore dell'aviazione civile, ed è disciplinata da apposita convenzione da approvarsi con il decreto di concessione o con successivo decreto».

3. Le nuove concessioni anche di solo esercizio non possono avere durata superiore

ad anni trenta dall'emissione del decreto ministeriale di cui al comma 2.

Art. 2.

1. Tutti i diritti derivanti dall'esercizio dell'aeroporto di Venezia, compresi quelli di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 324, continuano ad essere devoluti al concessionario.

ANGELIN. Signor Presidente, a nome del Gruppo comunista vorrei presentare il seguente emendamento sostitutivo dell'articolo 1: «L'esercizio e l'eventuale ampliamento dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia sono affidati in concessione, per la durata di anni 30, al comune di Venezia.

Il Ministro dei trasporti provvede all'adozione degli atti di sua competenza, necessari per l'esecuzione della presente legge, nonché alla disciplina, mediante apposita convenzione di durata trentennale, dei rapporti fra lo Stato ed il comune di Venezia».

Sono favorevole all'idea del Presidente di lavorare sul disegno di legge e debbo aggiungere che, in subordine, potremmo anche prendere in considerazione l'articolo 17 del decreto legge n. 619; naturalmente però preferiremmo che la Commissione approvasse la nostra proposta.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* Intervengo in sede di dichiarazione di voto sull'emendamento presentato dal senatore Angelin per far notare ai colleghi che la situazione è mutata rispetto alla soluzione data con la legge di trent'anni fa e ci si è ormai orientati verso l'affidamento dei compiti operativi della concessione ad una società a prevalente capitale pubblico. Non è il comune l'unico ente interlocutore della concessione, ma gli enti locali destinatari della stessa e garanti della concessione della gestione attraverso la società che opera.

Apprezzo l'emendamento presentato dal Gruppo comunista, perchè riconosce un ruolo che inevitabilmente il comune deve continuare a svolgere; credo tuttavia che questo ruolo

vada ricompreso nella costituzione della società per azioni. Voterò quindi contro l'emendamento del senatore Angelin con questa motivazione e non per una riserva di principio.

GUSSO. Condivido le valutazioni ora espresse dal Presidente ed annuncio il voto contrario del mio Gruppo all'emendamento presentato dal senatore Angelin.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo dell'articolo 1 presentato dal senatore Angelin.

Non è approvato.

Il senatore Gusso ed io intendiamo presentare un emendamento sostitutivo degli articoli 1 e 2 del disegno di legge n. 1897, che riproduce integralmente il testo dell'articolo 17 del decreto-legge n. 619 e che così recita:

Art. 1.

«1. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sentito il Consiglio superiore dell'aviazione civile, l'esercizio dell'aeroporto di Venezia-Tessera è affidato in concessione per la durata di 30 anni ad una apposita società per azioni con partecipazione paritetica e complessivamente maggioritaria della regione Veneto, della provincia di Venezia e del comune di Venezia, la cui costituzione è promossa dallo stesso Ministro dei trasporti. Alla stessa società è affidata in concessione la realizzazione delle opere di ammodernamento e completamento dell'aeroporto, ivi comprese quelle relative alla aerostazione. La concessione è disciplinata da apposita convenzione, approvata con lo stesso decreto di concessione o, con le stesse modalità, con successivo decreto.

2. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro della marina mercantile ed il Ministro del tesoro, sono stabiliti i criteri e le modalità per il passaggio alla nuova società concessionaria dei beni e del personale

del provveditorato al porto di Venezia occorrenti per l'esercizio dell'aeroporto e per la realizzazione delle opere indicate nel comma 1.

3. Dalla data del decreto di cui al comma 1 la nuova società concessionaria subentra al provveditorato al porto di Venezia in tutti i rapporti inerenti all'esercizio dell'aeroporto e alla realizzazione delle opere indicate nel comma 1. Tutti i diritti derivanti dall'esercizio dell'aeroporto compresi quelli di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 324, continuano ad essere devoluti al concessionario.

4. Fino alla data di cui al comma 3 e comunque per un periodo non superiore a due mesi, il provveditorato al porto di Venezia continua a svolgere, con gestione e contabilità separate, le attività occorrenti ad assicurare l'esercizio dell'aeroporto e la realizzazione delle opere indicate nel comma 1.

5. Sono abrogati gli articoli 1, ultimo comma, 2, 3 e 4 della legge 12 agosto 1957, n. 797.»

COLOMBO Vittorino (V.) Dichiaro il mio voto favorevole sull'emendamento presentato dal Presidente, aggiungendo che ritengo che nella quota minoritaria, non specificata nel testo dell'emendamento, sarà opportuno che continui ad aver parte il Provveditorato al porto di Venezia.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* Mi associo alla considerazione ora esposta dal senatore Colombo.

GUSSO. Anche il mio Gruppo si dichiara favorevole all'emendamento ora presentato, auspicando che quote minoritarie anche simboliche siano assegnate ad altre province del Veneto che sono interessate all'aeroporto di Venezia.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* Poichè nessun altro domanda di parlare, passiamo alla votazione dell'emendamento presentato dal senatore Gusso e da me, sostitutivo degli articoli 1 e 2, di cui do nuovamente lettura con l'avvertenza che, in ossequio alle regole sulla formulazione tecnica

dei testi legislativi, vengono introdotte nell'articolo unico, le conseguenti modificazioni di carattere puramente formale:

Art. 1.

1. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sentito il Consiglio superiore dell'aviazione civile, l'esercizio dell'aeroporto di Venezia-Tessera è affidato in concessione per la durata di 30 anni ad una apposita società per azioni con partecipazione paritetica e complessivamente maggioritaria della Regione Veneto, della Provincia di Venezia e del Comune di Venezia, la cui costituzione è promossa dallo stesso Ministro dei trasporti. Alla stessa società è affidata in concessione la realizzazione delle opere di ammodernamento e completamento dell'aeroporto, ivi comprese quelle relative alla aerostazione. La concessione è disciplinata da apposita convenzione, approvata con lo stesso decreto di concessione o, con le stesse modalità, con successivo decreto.

2. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro della marina mercantile ed il Ministro del tesoro, sono stabiliti i criteri e le modalità per il passaggio alla nuova società concessionaria dei beni e del personale del Provveditorato al Porto di Venezia occorrenti per l'esercizio dell'aeroporto e per la realizzazione delle opere indicate nel comma 1.

3. Dalla data del decreto di concessione di cui al comma 1 la nuova società concessionaria subentra al Provveditorato al Porto di Venezia in tutti i rapporti inerenti all'esercizio dell'aeroporto e alla realizzazione delle opere indicate nel comma 1. Tutti i diritti derivanti dall'esercizio dell'aeroporto compresi quelli di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 324, continuano ad essere devoluti al concessionario.

4. Fino alla data di cui al comma 3 e comunque per un periodo non superiore a due mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il Provveditorato al Porto di Venezia continua a svolgere, con gestione e contabilità separate, le attività occorrenti ad assicurare

8^a COMMISSIONE

68° RESOCONTO STEN. (9 ottobre 1986)

l'esercizio dell'aeroporto e la realizzazione delle opere indicate nel comma 1.

5. Sono abrogati l'ultimo comma dell'articolo 2 del regio decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, convertito con legge 8 luglio 1929, n. 1342, come sostituito dall'articolo 1 della legge 12 agosto 1957, n. 797, nonchè gli articoli 2, 3 e 4 della stessa legge n. 797.

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico, nel testo modificato.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 13,25.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT. ETTORE LAURENZANO