

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 4489

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BUTTÈ, ACHILLI, ALESSANDRINI, BERTÈ, BIANCHI FORTUNATO, CALVETTI, CASTELLI, CATTANEO PETRINI GIANNINA, CUCCHI, DE PASCALIS, DI VAGNO, DOSI, FERRARI VIRGILIO, GALLI, GENNAI TONIETTI ERISIA, GREPPI, LONGONI, LOMBARDI RICCARDO, MIGLIORI, MOSCA, ORIGLIA, RAMPA, RIPAMONTI, VICENTINI, VERONESI, MASSARI

Presentata il 19 ottobre 1967

**Modificazione alla legge 18 aprile 1962, n. 194,
concernente norme relative al sistema aeroportuale di Milano**

ONOREVOLI COLLEGHI! — Con la legge 18 aprile 1962, n. 194, sono state fissate le norme concernenti il regime giuridico del sistema aeroportuale di Milano.

Come si ricorderà, stante il continuo progresso della tecnica aeronautica e la sempre maggiore diffusione dell'uso del mezzo aereo, si rendeva necessario dotare la metropoli lombarda di un complesso aeroportuale in grado di fronteggiare le crescenti esigenze del traffico aereo nazionale ed internazionale che si sarebbe sviluppato in Lombardia. A questo scopo la Società per azioni esercizi aeroportuali - SEA, con sede in Milano, il cui capitale sociale appartiene per la quasi totalità ad enti locali (tra cui il comune di Milano (65 per cento), la provincia di Milano (32 per cento), il comune di Varese (0,10 per cento), la provincia di Varese (0,64 per cento), la Camera di Commercio di Varese (0,16 per cento), il comune di Busto Arsizio (0,50 per cento) e il comune di Gallarate (0,33 per cento), è stata autorizzata ad assumersi l'iniziativa e l'onere di tutte le spese occorrenti per la realizzazione di un moderno sistema aeroportuale, articolato sui due aeroporti della Malpensa e di Linate, e abilitata ad assumerne

l'esercizio per la durata di anni 30, ai sensi degli articoli da 704 a 713 del Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

Allo scadere di detto periodo le infrastrutture costruite dalla SEA diverranno proprietà dello Stato.

Le opere che la SEA ha costruito sull'aeroporto di Linate ammontavano al 31 dicembre 1966 a lire 13.899.380.848 e quelle costruite sull'aeroporto della Malpensa, ivi compresi gli espropri dei terreni per metri quadrati 2.080.875 conferiti gratuitamente allo Stato, a lire 13.650.616.607, per un totale, quindi, di lire 27.549.997.455.

Gli enti locali milanesi hanno, inoltre, investito nella realizzazione di opere di appoggio indispensabili alle infrastrutture aeroportuali (dirottamento e sistemazione di strade di collegamento) e nell'acquisizione di aree (metri quadrati 1.088.424 ad integrazione di quelle del cessato aeroporto statale del Forlanini) lire 2.997.250.000.

Pertanto, il totale degli investimenti effettuati per il sistema aeroportuale milanese direttamente dalla SEA e dai suoi azionisti ammonta a lire 30.547.247.455.

La SEA per quanto da lei direttamente eseguito ha dovuto mutuare le somme necessarie presso Istituti di credito, sicché il suo conto economico risulta ogni anno gravato di lire 2.064.000.000 per l'ammortamento del capitale mutuato e dei relativi interessi.

Tale onere ricorrerà per tutta la durata della concessione.

Va, qui, opportunamente tenuto presente che la SEA ha sviluppato e realizzato l'intero programma dei lavori senza alcun contributo dello Stato diversamente da quanto è avvenuto per gli altri aeroporti italiani a pari o speciale regime giuridico.

La SEA, inoltre, non gode di alcuna agevolazione di carattere fiscale.

Un aeroporto non può, però essere concepito come qualche cosa di statico, perché il progresso tecnologico, che nel settore aeronautico è molto più rapido che in altri campi, impone continui adeguamenti delle infrastrutture in modo da assicurare il costante ammodernamento degli impianti.

Già nel corso degli anni 1965 e 1966 la SEA, anticipando disposizioni dell'Amministrazione Aeronautica, ha provveduto di sua iniziativa a dotare l'Aeroporto di Linate di un moderno complesso di edifici terminali per il traffico delle merci, costato oltre un miliardo, e entrambi gli aeroporti di Linate e della Malpensa di *center-line-lighting* e di altri aiuti radioelettrici alla aeronavigazione, con un costo di oltre 500 milioni di lire, così da renderli i primi tra gli aeroporti italiani ad essere dotati di questi indispensabili ausili per l'atterraggio con minimi di visibilità tali da consentire nei prossimi anni un atterraggio sicuro con ogni tempo.

Il problema vero è, dunque, quello dell'adeguamento delle strutture aeroportuali alle nuove esigenze del traffico e della tecnica.

Il costante sviluppo del traffico aereo sia per i passeggeri che per le merci, l'imminente entrata in esercizio di aerei di velocità supersonica (i cosiddetti Jumbo Jets nel 1970, il Tupolev nel 1971, il Concorde nel 1972 e lo SST americano negli anni dal 1974 al 1975), rendono indispensabile l'adeguamento delle strutture aeroportuali di Linate e di Malpensa ad un traffico di nuove inusitate proporzioni. Questi aerei giganti trasporteranno 450 passeggeri, contro i 150 degli attuali DC8 o Boeing e 90 tonnellate di merce anziché 30 come oggi.

Pur essendo la pista principale di Malpensa (chilometri 4) perfettamente idonea per lunghezza e portanza a ricevere i nuovi tipi

di aeromobili, l'introduzione di questi aerei giganti più pesanti (350 tonnellate contro le 147 degli attuali quadrigetti) imporrà alla SEA il rifacimento delle strutture portanti delle piste e dei piazzali per la maggior usura derivante dai maggiori pesi, usura che viene a maggiorare quella normale prevista per gli attuali carichi che erano quelli massimi ipotizzabili all'epoca della loro progettazione. L'usura normale è già di per sé un onere economico non indifferente per la SEA, giacché, all'epoca della consegna gratuita allo Stato delle infrastrutture aeroportuali di Linate e di Malpensa, esse dovranno essere in perfetta efficienza.

Si dovranno, cioè, ricostruire le piste ed i piazzali il che pone un ulteriore problema di ammortamento, aggravando ancor più il già pesante conto economico della azienda al quale abbiamo più sopra accennato.

Ma la SEA si trova a dover anche affrontare con le sue sole forze un vasto programma di nuove costruzioni ad evitare che la città di Milano e l'*hinterland* lombardo tra qualche anno, quando entreranno in funzione i Jumbo Jets ed i supersonici, possano essere danneggiati da una mancata iniziativa nel settore.

I programmi ed i piani di intervento sia tecnici che finanziari per l'ampliamento degli scali di Milano sono già stati predisposti dalla Società milanese e approvati dagli organi competenti.

Sull'aeroporto di Linate è imminente l'inizio dei lavori di raddoppio dell'attuale aerostazione passeggeri (ampliamento della sala transiti, costruzione di sette nuove sale d'imbarco per voli internazionali, ampliamento delle attuali sale di imbarco per voli nazionali, della sala visita doganale, realizzazione di un nuovo ufficio postale) per circa 9.000 metri cubi con una spesa di oltre lire 800.000.000.

Sempre sull'aeroporto di Linate il piazzale aeromobili sarà ampliato per portare da 22 a 35 le piazzuole di sosta dei velivoli con una spesa prevista superiore ai 300 milioni.

L'esigenza di ridurre i tempi morti di sosta delle merci sugli aeroporti ha, inoltre, determinato la SEA a trasformare ed a meccanizzare l'attuale aerostazione merci di questo aeroporto che ha un'ampiezza di 12.000 metri quadrati coperti.

I progetti sono già stati affidati ad una impresa altamente specializzata e la spesa relativa sarà superiore ai 1.600.000.000 di lire.

Sull'aeroporto della Malpensa, dove la SEA sta già attuando importanti trasforma-

zioni per un immediato ampliamento dell'attuale sala transiti e nuova sistemazione dei servizi di *catering* e ristorazione con una spesa di circa 100 milioni di lire, si deve realizzare una nuova aerostazione per i passeggeri degli aeromobili giganti. Una nuova aerostazione completamente automatizzata, sarà, pure, costruita sullo stesso aeroporto per il traffico merci operato dai medesimi aerei giganti il primo dei quali prevede di fare scalo alla Malpensa alla fine del 1969.

Il tutto comporta spese per oltre 7 miliardi di lire.

Inoltre, sia sull'aeroporto di Linate, sia su quello della Malpensa, la SEA dovrà realizzare nuovi uffici per alloggiarvi adeguatamente i servizi statali di controllo doganale con una ulteriore spesa di 500 milioni.

Da ultimo, la Società milanese intende introdurre sui due aeroporti moderni sistemi elettronici per la registrazione e il controllo dei voli nonché per la formazione dei piani di carico con un costo di 600.000.000 di lire.

È ben vero che l'andamento della gestione ha consentito alla SEA nel 1966 di destinare una certa somma, aggirantesi sui 500 milioni, agli ammortamenti, ma è altrettanto vero che tale utile di gestione non deriva da ricavi di natura squisitamente aeronautica, ma da attività collaterali di carattere commerciale per l'attento e scrupoloso utilizzo da essa attuato di tutte le possibili risorse complementari all'attività principale.

Anche se sono prevedibili in questo settore ulteriori miglioramenti in conseguenza del futuro aumento del traffico, appare evidente che un piano finanziario per la costruzione delle nuove infrastrutture fin d'ora previste richiede un lungo periodo di ammortamento dei mutui da contrarre di gran lunga superiore agli anni restanti alla SEA in base alla legge 18 aprile 1962, n. 194.

Ciò sarà possibile solo ove si dia alla SEA la possibilità di una adeguata durata della sua attuale situazione giuridica.

L'imponente programma di opere più sopra ampiamente illustrato è, quindi, legato a questa richiesta di adeguamento che non dubitiamo verrà favorevolmente accolta, perché, oltre a ciò, non si può non tenere conto del significato della funzione del sistema aereo-

portuale milanese, non solo per Milano e la regione lombarda, ma per l'intero Paese, e del vantaggio che esso presenta per il miglioramento e lo sviluppo dell'aerea più altamente industrializzata d'Italia in un momento in cui i traffici aerei europei ed extra-europei sono in così crescente, imprevedibile esplosione.

D'altra parte, come l'istituzione del suddetto sistema aeroportuale in modo autonomo da parte della Società che appartiene agli enti locali di Milano e di Varese ha rappresentato per lo Stato uno sgravio notevole di impegni finanziari ed ha consentito all'aviazione civile italiana di avere in breve tempo due complessi aeroportuali perfettamente efficienti, razionali e moderni, così il prolungamento della durata del regime giuridico degli aeroporti considerati stabilito dall'articolo 1 della legge n. 194 del 18 aprile 1962 da 30 a 60 anni consentirà allo Stato ed alla aviazione civile italiana di avere per la data di presumibile entrata in funzione dei supersonici e dei Jumbo Jets gli aeroporti di Linate e di Malpensa perfettamente idonei alle nuove esigenze senza doversi addossare alcun onere finanziario, mentre, allo scadere del nuovo periodo previsto anche le ulteriori infrastrutture costruite saranno devolute gratuitamente allo Stato.

Può suscitare perplessità che si proponga un rinnovo di una scadenza con un anticipo di 25 anni, ma, se si pone mente alla eccezionalità della situazione che impone soluzioni tempestive, urgenti e non rinviabili, si comprenderà l'esigenza tecnica ed economica di tale anticipo.

Il provvedimento di legge che viene previsto sancisce, pertanto, che sia prolungato a 60 anni la durata del regime giuridico del sistema aeroportuale di Milano stabilito dall'articolo 1 della legge 18 aprile 1962, n. 194 e dalla relativa convenzione per la disciplina dei rapporti tra l'amministrazione dello Stato e la Società per azioni Esercizi aeroportuali in ordine al sistema aeroportuale di Milano del 7 maggio 1962.

Onorevoli colleghi, confidiamo che la presente proposta, per tutte le considerazioni di vario ma sempre importante ordine economico e sociale più sopra esposte, venga rapidamente confortata dal vostro assenso.

PROPOSTA DI LEGGE

ARTICOLO UNICO.

La durata del regime giuridico del sistema aeroportuale di Milano, stabilito dall'articolo 1 della legge 18 aprile 1962, n. 194, e dalla relativa convenzione per la disciplina dei rapporti tra l'amministrazione dello Stato e la Società per azioni Esercizi aeroportuali in ordine al sistema aeroportuale di Milano del 7 maggio 1962, è elevata da anni 30 ad anni 60.