

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 638}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**OTTAVIANO, CANULLO, CIAI TRIVELLI ANNA MARIA,
GIANNANTONI, GRASSUCCI, POCETTI, TREZZINI, TROM-
BADORI, VETERE, BALDASSARI, BOCCHI, CALAMINICI,
CASALINO, CERAVOLO, CUFFARO, FORTE, GUASSO,
GUERRINI, GUGLIELMINO, MARCHI DASCOLA ENZA,
PANI, TAMBURINI**

Presentata il 20 ottobre 1976

Modifica della legge 10 novembre 1973, n. 755, concernente la gestione unitaria del sistema aeroportuale della capitale e costruzione di una nuova aerostazione nell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'esigenza, già avvertita nel corso della VI legislatura, di sottoporre ad una profonda e radicale revisione i principi informatori e gli obiettivi di fondo della legge n. 755 del 1973, è divenuta ancora più chiara e pressante.

La predetta legge costituì il punto di approdo di un intenso ed articolato dibattito e di un lungo *iter* parlamentare che aveva preso il suo avvio da un disegno di legge presentato dal Governo il 7 febbraio 1970 al Senato della Repubblica. Disegno di legge che era centrato essenzialmente ed esclusivamente sulla costruzione di una nuova aerostazione nell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino, e che nulla prevedeva in ordine alla gestione dell'aeroporto stesso.

Tale costruzione era all'epoca ritenuta particolarmente urgente in vista della pa-

ventata saturazione imminente dell'aerostazione internazionale già operante. Le previsioni di sviluppo del trasporto aereo, che costituivano la premessa ed il fondamento di quella valutazione, indicavano infatti tassi di incremento annuo omogenei e coerenti con quelli registrati nel corso degli anni '60 e cioè mediamente del 10 per cento annuo. Ed in effetti il progresso del trasporto aereo confermò, nei primi anni del decennio successivo, fino cioè al 1973, le ricordate aspettative.

Coerentemente con tali previsioni, gli esperti preannunciavano per l'aeroporto di Roma-Fiumicino, con riferimento all'anno 1975, un movimento di circa 14 milioni di passeggeri.

Il seguito è noto. L'aeroporto « Leonardo da Vinci » ha viceversa registrato nel 1975 (e correva l'Anno Santo) un

movimento di 9 milioni di passeggeri, pochi di più rispetto all'anno precedente e pochi di meno rispetto all'anno in corso. È il sintomo vistoso della brusca battuta di arresto nello sviluppo del trasporto aereo, originata dalla crisi economica internazionale e dai suoi pesanti e generalizzati effetti.

Non è certo questa la sede per analizzare le cause e le caratteristiche della crisi che ha investito l'economia internazionale, né per sottolineare come la crisi stessa abbia assunto ben maggiore intensità nel nostro paese a causa della concomitante esplosione di tutti i nodi strutturali e di tutte le contraddizioni ed insufficienze insite nel nostro sistema economico.

È invece proprio questa la sede per rilevare che, indipendentemente dai modi e dai tempi della ripresa economica, è estremamente difficile formulare attendibili previsioni sugli sviluppi a medio e lungo termine del trasporto aereo, la cui crisi è fra l'altro acuita da fenomeni che l'hanno gravemente e direttamente colpito, quali l'aumento del prezzo del carburante. Non è però azzardato ipotizzare che esso, nel breve periodo, si stabilizzerà su valori pressoché pari a quelli attuali e che riprenderà prima o poi a svilupparsi ma con tassi di incremento inferiori a quelli medi del passato. I tassi medi mondiali del 1974 e del 1975, nonché le prime indicazioni relative all'anno in corso, registrano infatti lievissime e pressoché irrilevanti incrementi nel movimento dei passeggeri.

Così stando le cose, bisogna chiaramente riaffermare che l'esigenza di una nuova aerostazione non è più attuale e che occorre differire ad epoca più propizia la sua realizzazione. Gli ingenti costi diretti ed indiretti necessari per costruire una nuova aerostazione non possono essere assunti e sopportati dal nostro paese se non nel quadro di una scelta ragionata e realistica.

C'è da considerare, in aggiunta, che la programmazione di nuove infrastrutture è largamente condizionata dagli sviluppi e dagli sbocchi della crisi economica in generale e da quella del trasporto in particolare. Oggi è tutto indefinibile, dalla configurazione dei velivoli alla qualità del

traffico. È perfino immaginabile, in via del tutto ipotetica, che in una prospettiva di riconversione del nostro sistema produttivo possano assumere maggiore risalto esigenze infrastrutturali che si riferiscono non al trasporto di passeggeri, ma invece al trasporto di merci.

È quindi da ritenere che l'adeguamento degli attuali impianti, con le opere di ammodernamento e di completamento che sono o si renderanno indispensabili, costituisca per un certo numero di anni un modello di sviluppo economicamente valido e realistico.

Si ritiene pertanto necessario procedere all'abrogazione del titolo II (costruzione della nuova aerostazione) e del titolo III (disposizioni finanziarie e contributo eventuale) della legge n. 755 del 1973, e ciò costituisce appunto il contenuto della presente proposta di legge.

Questa scelta non sottovaluta il ruolo preminente che il sistema aeroportuale della capitale svolge nel quadro del trasporto aereo del paese, ma ne orienta gli sviluppi verso finalità coerenti con i problemi reali del trasporto aereo e dell'economia nazionale. In tale linea si inseriscono del resto quelle direttive di gestione unitaria, organica ed economica, che costituiscono la parte più vitale della legge 10 novembre 1973, n. 755.

Alle indispensabili opere di ammodernamento e completamento, in conformità a quanto stabilito nel titolo I della legge n. 755 del 1973, dovrà provvedere la società a prevalente partecipazione statale che gestisce il sistema aeroportuale, avvalendosi dei proventi dello Stato (diritti di approdo e di partenza) che le sono stati all'uopo devoluti dalla stessa legge n. 755 del 1973. Spetta al Governo valutare la congruità di tali proventi rispetto alla finalità di mantenere in grado di soddisfacente efficienza degli impianti e delle infrastrutture.

Le prospettate modifiche segnano fra l'altro la fine di quell'ipotetico « eventuale contributo a carico dello Stato » previsto dall'articolo 15 della legge n. 755 del 1973, la cui oscura formulazione è idonea ad ingenerare fraintendimenti interpretativi in ordine alla sua reale portata e finalità.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

Il titolo II (articoli 7, 8, 9, 10, 11) e III (articoli 12, 13, 14 e 15 della legge 10 novembre 1973, n. 755, sono abrogati.

Al punto 5 dell'articolo 5 della legge 10 novembre 1973, n. 755, sono soppresse le parole: « ivi compresa l'aerostazione di cui al titolo II della presente legge, e, entro 180 giorni dal collaudo definitivo di detta aerostazione ».

Al punto 6 dell'articolo 5 della legge 10 novembre 1973, n. 755, sono soppresse le parole: « 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 ».

ART. 2.

Il Ministro dei trasporti è autorizzato a promuovere modifiche alle concessioni previste dalla legge 10 novembre 1973, n. 755, necessarie per attuare le norme di cui alla presente legge.