

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 638-A}

RELAZIONE DELLA X COMMISSIONE PERMANENTE

(TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

(RELATORE BOCCHI)

SULLA

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

OTTAVIANO, CANULLO, CIAI TRIVELLI ANNA MARIA,
GIANNANTONI, GRASSUCCI, POCHETTI, 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, concer-
nente la gestione unitaria del sistema aeroportuale della
capitale e costruzione di una nuova aerostazione nel-
l'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di
Roma-Fiumicino

Presentata alla Presidenza il 29 settembre 1977

ONOREVOLI COLLEGHI! — Innanzi tutto vogliamo doverosamente precisare come questa proposta di legge sia frutto del lavoro positivo svolto dalla Commissione trasporti col contributo di tutte le forze politiche e con il fattivo impegno del Governo.

Obiettivo di questa proposta è quello di precisare e rivedere alcuni dei principi che ispirarono la legge 10 novembre 1973, n. 755, e di offrire allo Stato e alla società di gestione del sistema degli aeroporti di Roma un nuovo quadro di riferimento, una più chiara divisione dei compiti e delle funzioni.

La legge n. 755 del 1973 rappresentò l'approdo di un lungo e complesso iter parlamentare; esso era stato originato da un disegno di legge presentato dal Governo il 7 febbraio 1970 al Senato della Repubblica. Tale disegno di legge nulla prevedeva in merito alla gestione aeroportuale e si incentrava sulla necessità della costruzione di una nuova aerostazione nell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino.

La sovrapposizione fra le due questioni: pubblicizzazione della gestione aeroportuale e costruzione della nuova aerostazione ha determinato alcune ambiguità che con il presente progetto di legge si intende sciogliere.

In primo luogo occorre avere ben presente le novità intervenute nel settore, nel quadro più generale della situazione economica del mese, dopo il novembre 1973.

All'epoca della approvazione della legge n. 755 la costruzione di una nuova aerostazione era ritenuta urgente ed indilazionabile.

Infatti le previsioni di sviluppo del trasporto aereo, che costituivano la base di questa valutazione, indicavano tassi di incremento annui di oltre il 10 per cento.

Partendo da questi dati, esperti tecnici prevedevano per l'aeroporto di Roma-Fiumicino per l'anno 1975 un movimento di circa 14 milioni di passeggeri e per l'anno 1977 un movimento di circa 18 milioni di passeggeri.

In realtà, queste previsioni si sono dimostrate, in concomitanza con le congiunture

del traffico aereo, sbagliate e sovradimensionate. Nel 1975 l'aeroporto « Leonardo da Vinci » ha registrato un movimento di 9 milioni di passeggeri; nel 1976 di circa 9.450.000 passeggeri; nel 1977, il consuntivo dei primi sei mesi e le previsioni del secondo semestre denunciano un movimento complessivo di circa 10.300.000 passeggeri (cifre queste sostanzialmente confermate negli incontri informali promossi dal Comitato ristretto con le forze sociali ed economiche direttamente interessate).

Tenendo conto di questi dati e considerando in particolare l'attuale situazione economica e le risorse disponibili, l'esigenza di una nuova aerostazione non acquista nel breve periodo carattere di urgenza e di priorità.

Questa opinione è ormai largamente diffusa fra le forze politiche e gli operatori del settore.

In proposito è da sottolineare che la soluzione prevista dalla legge n. 755 del 1973, (costruzione di una nuova aerostazione e di una quarta pista) implicava la realizzazione di un insieme di infrastrutture di base e di completamento, equivalenti complessivamente ad un vero e proprio nuovo aeroporto, con una previsione approssimativa di spesa non inferiore di molto ai mille miliardi di lire.

Più realistica e conforme sia alle esigenze di sviluppo del traffico sia alla complessiva situazione economica e finanziaria del paese appare, quindi, la scelta di accrescere la capacità attuale dell'aeroporto di Fiumicino al massimo possibile, potenziando e valorizzando adeguatamente le infrastrutture e gli impianti attuali.

È ormai opinione diffusa che il problema di dare avvio alla espansione dell'aeroporto ed alla realizzazione di nuovi impianti ed infrastrutture andrà invece considerato allorquando il numero dei passeggeri starà per raggiungere il livello di guardia di almeno 15 milioni all'anno; secondo attendibili previsioni ciò dovrebbe avvenire non prima degli ultimi anni del prossimo decennio.

Partendo da queste osservazioni si è ritenuto procedere all'abrogazione del titolo

secondo (costruzione della nuova aerostazione) e del titolo terzo (disposizioni finanziarie e contributo eventuale) della legge n. 755 del 1973.

Accantonando, nel breve periodo, la scelta della costruzione di una nuova aerostazione si è posta la necessità di prevedere nuove disposizioni finanziarie che regolassero la vita della società di gestione e i suoi rapporti con lo Stato e la programmazione aeroportuale. A questo scopo gli articoli 1, 2, 3 e 4 della presente legge stabiliscono più chiaramente i compiti gestionali della Società aeroporti di Roma.

Mentre l'articolo 5 regola il rapporto fra programmazione centrale e società di gestione, si scioglie con questo articolo l'ambiguità del non meglio precisato « Eventuale contributo a carico dello Stato » previsto nell'articolo 15 della legge n. 755 del 1973.

Su proposta del Governo, nel testo approvato dal Comitato ristretto è stato inserito l'articolo 4 allo scopo di definire la situazione che si è aperta con l'istituzione della Società aeroporti di Roma. Concorre con i due stanziamenti previsti, l'uno per il 1978, l'altro per il 1979 a risolvere il problema degli indennizzi corrisposti dalla società ai concessionari ed agli appaltatori in base all'articolo 4 della legge n. 755 del 1973 e degli interventi svolti sulle infrastrutture e sugli impianti. La Commissione, anche per meglio definire la vita gestionale della Società aeroporti di Roma, ha accolto

la proposta, pur conscia di richiedere un ulteriore onere finanziario al bilancio dello Stato.

L'insieme della proposta di legge, così come risulta dal lavoro della Commissione, contribuisce a dare un nuovo quadro di riferimento.

Precisando i compiti gestionali e quelli programmatori, contribuisce a rendere più facile il compito di controllo sui vari atti amministrativi, a collocare l'impegno della gestione e quello dello Stato nel quadro della massima economicità e dell'utilizzo razionale di tutte le risorse.

Inoltre agevola il compito delle forze politiche e del Governo nel leggere limpidamente nei bilanci della società di gestione e quindi intervenire ove l'obiettivo dell'economicità non sia pervicacemente perseguito.

È da sottolineare, in conclusione, che questo progetto di legge non costituisce di certo un approccio angusto e limitato alla specificità dei problemi del sistema aeroportuale romano. Esso intende invece fornire un modello di riferimento coerente con una visione nazionale e coordinata della complessa realtà del trasporto aereo.

Pertanto, nella consapevolezza del proficuo lavoro svolto dalla Commissione e della validità delle soluzioni proposte, confidiamo in una rapida approvazione del provvedimento.

BOCCHI, *Relatore.*

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.

TESTO DELLA COMMISSIONE

ART. 1.

Gli articoli 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 15 della legge 10 novembre 1973, n. 755, sono abrogati.

È altresì risolta di diritto la convenzione stipulata in data 26 giugno 1974, n. 2819, tra il Ministero dei trasporti e la Società « Aeroporti di Roma - Società per la gestione del sistema aeroportuale della capitale p.A. », ed approvata con decreto del Ministro dei trasporti in data 1° luglio 1974.

Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri delle finanze, del tesoro e della difesa, sarà modificata, con atto aggiuntivo, la convenzione n. 2820 stipulata tra il Ministero dei trasporti e la società Aeroporti di Roma in data 26 giugno 1974 ed approvata con decreto interministeriale del 1° luglio 1974.

ART. 2.

Il terzo comma dell'articolo 2 della legge 10 novembre 1973, n. 755, è sostituito dal seguente:

« La società concessionaria provvederà a propria cura e spesa alla ordinaria e straordinaria manutenzione di tutte le opere, infrastrutture ed impianti del sistema aeroportuale della capitale, e fornirà gratuitamente alle amministrazioni dello Stato i locali e le aree necessarie per l'effettuazione dei servizi d'istituto per il movimento degli aeromobili, dei passeggeri e delle merci ».

ART. 3.

I numeri 3), 5) e 7) del secondo comma dell'articolo 5 della legge 10 novembre 1973, n. 755 sono abrogati.

Il numero 6) del medesimo comma è sostituito dal seguente:

« L'accantonamento in apposito fondo, a decorrere dal compimento del primo anno

di gestione dopo l'approvazione dell'atto aggiuntivo alla convenzione n. 2820 stipulata in data 26 giugno 1974, degli eventuali utili di esercizio che, dopo le assegnazioni a riserva previste dalla legge, eccedano l'assegnazione di un dividendo annuale non superiore all'8 per cento del capitale sociale. Detto accantonamento dovrà essere destinato ad investimenti nell'ambito del sistema aeroportuale della capitale, sulla base di programmi approvati dall'Amministrazione concedente».

ART. 4.

Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, la società concessionaria è tenuta a presentare al Ministero dei trasporti:

a) un elenco degli interventi sulle infrastrutture e sugli impianti eseguiti dalla società negli aeroporti oggetto della concessione dal 1° luglio 1974, corredato dalla documentazione tecnica e finanziaria;

b) il conto degli oneri economici e finanziari sostenuti dalla società per la definizione dei rapporti inerenti alla risoluzione delle concessioni e degli appalti di cui al terzo comma dell'articolo 4 della legge 10 novembre 1973, n. 755, corredato dalla documentazione comprovante gli avvenuti pagamenti, nonché lo stato delle pendenze o delle controversie eventualmente in atto per la definizione dei rapporti stessi.

Ai fini del rimborso alla società concessionaria degli oneri sostenuti in relazione agli interventi e agli indennizzi di cui ai punti a) e b) del precedente comma, con deduzione dei proventi realizzati dalla medesima concessionaria, al netto delle spese di esercizio, attraverso la gestione del sistema aeroportuale della capitale, si provvederà con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri delle finanze e del tesoro, ad approvare l'elenco degli interventi ed il conto degli oneri rimborsabili. La somma relativa sarà iscritta a carico degli stati di previsione della spesa del Ministero dei trasporti nel limite massimo di lire 30 miliardi per l'anno 1978 e di lire 26 miliardi per l'anno 1979.

ART. 5.

La Società Aeroporti di Roma è tenuta a predisporre, senza alcun diritto a com-

penso, piani di ammodernamento e sviluppo degli impianti in concessione, a breve, medio e lungo termine, che farà pervenire al Ministero dei trasporti entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge.

Nei casi in cui l'Amministrazione dello Stato decida la realizzazione di opere di miglioramento, ampliamento o ammodernamento degli impianti o delle infrastrutture del sistema aeroportuale della capitale, la Società aeroporti di Roma è tenuta a sviluppare i relativi progetti di massima ed i progetti operativi nei tempi e secondo le indicazioni stabilite dal Ministero dei trasporti.

Ove i progetti di cui al comma precedente vengano approvati con decreto del Ministro dei trasporti, l'approvazione equivale, a tutti gli effetti, a dichiarazione di pubblica utilità, di indifferibilità e di urgenza delle opere, e deve contenere l'indicazione della spesa autorizzata.

ART. 6.

Per la realizzazione delle opere previste nell'articolo precedente e delle altre opere ritenute indifferibili o urgenti, il Ministro dei trasporti si avvale della società concessionaria, mediante affidamento alla stessa in regime di concessione della esecuzione dei lavori e degli interventi occorrenti.

Si applicano le disposizioni degli articoli 2, 3, comma secondo, 5 e 7 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, in quanto compatibili con le norme della presente legge.

ART. 7.

In considerazione dell'interesse nazionale dell'aeroporto di Fiumicino, le aree adiacenti all'impianto aeroportuale medesimo, delimitate nella planimetria in scala 1:10.000 della variante al piano regolatore generale di Roma adottato dal comune di Roma con deliberazione dell'8 agosto 1974, n. 2632, sono vincolate per le esigenze di rispetto e di ampliamento dell'impianto medesimo.

ART. 8.

L'ufficio speciale del genio civile istituito con decreto-legge 31 ottobre 1967, n. 969, convertito in legge 23 dicembre 1967,

n. 1246, nonché l'annesso laboratorio prove e controllo materiali, sono soppressi a decorrere dal novantesimo giorno successivo a quello della entrata in vigore della presente legge.

I compiti attribuiti al predetto ufficio relativamente allo studio, alla progettazione, alla direzione, alla assistenza e alla contabilizzazione delle opere di completamento e di ampliamento dell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino sono trasferiti al Ministero dei trasporti — Direzione generale dell'Aviazione civile, unitamente al laboratorio prove e controllo materiali con l'intera dotazione di attrezzature esistenti.

ART. 9.

Il Ministro del tesoro provvede a trasferire dallo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici a quello del Ministero dei trasporti le somme ancora disponibili per la esecuzione delle opere demandate all'ufficio speciale del genio civile nell'aeroporto di Roma-Fiumicino, apportando con propri decreti le necessarie variazioni di bilancio.