

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3131

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CIAFARDINI, RIDI, BORGHINI, ANGELINI GIORDANO, CAN-
NELONGA, CHELLA, CIOCCI LORENZO, FAGNI, MANGIA-
PANE, MENZIETTI, PETROCELLI, RONZANI**

Presentata il 1° settembre 1988

Delega al Governo per l'emanazione di norme atte a definire numero, localizzazioni e composizioni di sistemi aeroportuali, nonché tempi e modi di erogazione di finanziamenti quinquennali per sistemi di aeroporti

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'emergenza nel trasporto aereo che ha caratterizzato l'inizio dell'estate 1988, culminando nel clamoroso dissidio tra il Presidente dell'IRI e quello dell'Alitalia, con la conseguente sostituzione di quest'ultimo, ha messo in piena luce le annose carenze che hanno caratterizzato la politica del trasporto in generale, e di quello aereo in particolare, negli ultimi anni.

In un mondo in cui la domanda di mobilità è crescente, alle soglie del 1992, quando le direttive CEE sulla liberalizzazione del trasporto aereo metteranno l'Italia e la sua compagnia di bandiera in competizione con altri paesi europei e con compagnie aeree potenti ed efficienti, la situazione delle strutture aeroportuali nazionali, al di là dei limiti della compagnia di bandiera e delle situazioni di

emergenza cui si è accennato, è particolarmente deficitaria.

È mancata in questi anni di grande sviluppo nel trasporto aereo una progettualità e una programmazione che potessero permettere di tenere testa adeguatamente alla crescita della domanda e alla evoluzione che nello stesso comparto si è manifestata a livello internazionale.

Il fatto stesso che ci sia voluta l'emergenza dell'estate 1988 per portare il Governo in Parlamento a discutere della situazione e ad impegnarsi, su una mozione votata da tutta la Camera, ad affrontare una serie di nodi irrisolti, è rilevatore della scarsa attenzione dimostrata nei confronti di un problema così esplosivo.

Il primo impegno a cui il Governo è stato chiamato dalla Camera è quello di presentare entro il 1988 al Parlamento un piano di rilancio delle strutture aeroportuali che eviti la dispersione di risorse finanziarie e consenta una chiara definizione e differenziazione di ruoli e funzioni fra aeroporti di primo, secondo e terzo livello, in una moderna concezione di sistemi aeroportuali.

È questo un atto indispensabile per mettersi al passo con gli altri paesi, specialmente se si tiene conto dei ritardi con cui si è proceduto per la realizzazione degli ammodernamenti e ampliamenti già decisi e finanziati per i sistemi di Roma e Milano, anche in vista dei Campionati mondiali di calcio del 1990.

La presente proposta di legge va nella direzione indicata dal Parlamento al Governo nella richiamata mozione approvata dalla Camera dei deputati nella seduta del 27 luglio 1988 e si basa sulle seguenti considerazioni relative alla domanda ed offerta di trasporto aereo.

La domanda si sviluppa all'interno di un bacino di traffico che ha uno o più poli di soddisfacimento.

L'offerta non può essere che di sistema perché l'infrastruttura aeroportuale è limitata rispetto:

alla tipologia di servizio;

alla quantità assoluta e per unità di tempo.

In un sistema aeroportuale possono essere soddisfatte tutte le tipologie di traffico, merci, linea, *charter*, e affari, ottimizzando le singole potenzialità di ogni aeroporto del sistema, favorendone lo sviluppo specializzato, anche attraverso la gestione unitaria.

La gestione unitaria (sinergia e cointeressenza di enti territoriali e capitale pubblico o privato con legittime attese di valorizzazione), porta ad una migliore organizzazione del processo produttivo dei diversi *services* di scalo e costringe il gestore ad allargare la sua sfera produttiva ben oltre l'ambito aeroportuale, venendosi a produrre domande di servizio nel territorio di bacino interessato (trasporto di superficie, turismo, spedizioni, insediamenti alberghieri, informazioni varie).

La gestione unitaria consente una limitata mobilità del personale nell'ambito del sistema, può superare l'impiego stagionale, stimola la ricerca di una offerta continua di servizi valorizzando, in tempi diversi e per tipologia di servizi differenti, i vari scali del sistema.

Nei limiti imprescindibili della sicurezza la gestione unitaria del sistema si configura anche come possibile sistema minimo di alternanze e dirottamenti resi possibili dalla flessibilità del modello che consente all'utenza di poter usufruire del servizio con certezze di operatività molto maggiori delle attuali.

Al mercato post 1992 il sistema aeroportuale offrirebbe un ventaglio di servizi articolato e flessibile rispondente alle precise esigenze del cliente e ponendosi soggetto forte di contrattazione e nel contempo imprenditore disponibile al soddisfacimento della domanda più varia sia per qualità che per densità.

Ad una spiccata concorrenzialità nel campo dei vettori i quali sceglieranno in base ad economicità ed efficienza, si potrà far corrispondere un adeguato livello di offerta dei servizi di scalo; la concorrenza tra gestori assicura la qualità e l'economicità dell'offerta, ma ai gestori occorre offrire una opportunità imprenditoriale maggiore: modelli gestionali non

chiusi nell'ambito di un singolo scalo, potenzialità produttive e di mercato svincolate da costrizioni regolamentari risalenti a decenni orsono.

Una particolare attenzione si vuole, inoltre, riservare al passaggio al demanio

civile dei sedimi aeroportuali aperti al traffico civile e la loro non dismissione per qualsiasi evenienza, onde garantire per il futuro l'impiego di essi solo per uso sociale e per rimarcare, comunque, la loro funzione civile.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Al fine di adeguare le risorse gestionali ed infrastrutturali degli scali aerei nazionali agli incrementi della domanda di servizi previsti dal piano generale dei trasporti ed allo scopo di mantenere l'Italia all'interno del mercato del trasporto aereo internazionale alla data della completa liberalizzazione di questo tra i paesi membri della Comunità Europea, in attuazione del piano generale dei trasporti, il Governo è delegato ad emanare, entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti aventi valore di legge che definiscano, secondo i criteri di cui ai successivi articoli, il numero, le localizzazioni e le composizioni dei sistemi aeroportuali, nonché tempi e modi di erogazione di finanziamenti quinquennali per sistema di aeroporti.

ART. 2.

1. I sistemi aeroportuali dovranno essere definiti con l'obbiettivo di comprendere uno o più aeroporti con diverse vocazioni e potenzialità operative capaci di rispondere ad una reale domanda di traffico di un bacino geograficamente ed economicamente individuato.

ART. 3.

1. Nell'individuazione dei sistemi aeroportuali, là dove non sia ancora in atto la concessione totale dei servizi aeroportuali agli enti di gestione, dovrà essere prevista la revisione delle concessioni in atto, favorendo l'unicità della gestione per sistema aeroportuale, l'autonomia delle stesse gestioni e la partecipazione del capitale privato in misura paritaria a quella degli enti pubblici territoriali.

ART. 4.

1. Il Ministro dei trasporti, attraverso suoi specifici decreti, individuati i sistemi aeroportuali, approverà i progetti esecutivi di intervento, secondo le seguenti tipologie:

a) infrastrutture di volo: piste, piazzali, parcheggi;

b) infrastrutture di stazione: aerostazioni passeggeri e merci, parcheggi, servizi vari;

c) infrastrutture di collegamento: ferrovie, autostrade, mezzi di superficie;

d) infrastrutture aeroportuali di assistenza al volo.

ART. 5.

1. I finanziamenti, sia in conto capitale che in conto interessi, strettamente correlati ai progetti di cui all'articolo 4, saranno concessi con decreto del Ministro dei trasporti ai gestori dei sistemi aeroportuali e all'azienda autonoma assistenza al volo, i quali dovranno provvedere a tutti gli adempimenti amministrativi ed operativi per la realizzazione dei progetti di cui all'articolo 4.

ART. 6.

1. Il Ministro dei trasporti, approvati i progetti esecutivi, cessa di avere una parte diretta nella gestione dei lavori e vigila sul rispetto dei tempi di esecuzione mantenendo la responsabilità dei collaudi di legge, sia in corso d'opera che a fine d'opera.

2. Qualora i tempi di esecuzione dell'opera eccedessero del 20 per cento quelli previsti nel progetto esecutivo, gli organi della gestione del sistema aeroportuale verranno commissariati con dirigenti della direzione generale aviazione civile che provvederanno all'esecuzione delle opere, in danno dell'appaltatore inadempiente o ritardatario.

ART. 7.

1. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i sedimi degli aeroporti aperti al traffico civile, comprese le loro pertinenze, passeranno dal demanio militare a quello civile.

ART. 8.

1. Il piano non potrà, comunque, prevedere dismissioni dal demanio civile e militare dei sedimi aeroportuali esistenti, comprese le pertinenze di legge.

ART. 9.

1. All'onere derivante dalla presente legge, valutato in lire 90 miliardi per l'esercizio finanziario 1989, ed in lire 240 miliardi per ciascuno degli esercizi finanziari 1990 e 1991 si provvede:

a) per l'anno finanziario 1989, quanto a lire 90 miliardi mediante corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, a tal fine utilizzando corrispondente quota parte dell'accantonamento « Partecipazione a banche e fondi nazionali e internazionali »;

b) per ciascuno degli anni 1990 e 1991 quanto a lire 60 miliardi mediante corrispondente riduzione del capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi a tal fine utilizzando corrispondente quota parte dell'accantonamento « Proroga fiscalizzazione dei contributi di malattia ivi compreso il settore del commercio » e quanto a lire 180 miliardi mediante riduzione del capitolo 9001 dello stesso stato di previsione a tal fine utilizzando corrispondente quota parte dell'accantonamento « Partecipazioni a banche e fondi nazionali e internazionali ».

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

3. A partire dall'anno finanziario 1992 si provvede in sede di legge finanziaria alla determinazione degli oneri e delle coperture in conto capitale relativi agli esercizi 1992 e 1993, valutati in lire 180 miliardi in ragione d'anno, e di quelli in conto interessi, relativi agli esercizi dal 1992 al 1998, valutati in lire 60 miliardi in ragione d'anno.