SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

(N. 940-A)

RELAZIONE DELLA 8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE SGHERRI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 13 ottobre 1977
(V. *Stampato n.* **638**)

d'iniziativa dei deputati OTTAVIANO, CANULLO, CIAI TRIVELLI Anna Maria, GIANNANTONI, GRASSUCCI, POCHETTI, TREZZINI, TROMBADORI, VETERE, BALDASSARI, BOCCHI, CALAMINICI, CASALINO, CERAVOLO, CUFFARO, FORTE, GUASSO, GUERRINI, GUGLIELMINO, MARCHI DASCOLA Enza, PANI e TAMBURINI

Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza il 14 ottobre 1977

Modifica della legge 10 novembre 1973, n. 755, concernente la gestione unitaria del sistema aeroportuale della capitale e integrazione della legge 22 dicembre 1973, n. 825, per interventi urgenti negli aeroporti aperti al traffico civile

---

Comunicata alla Presidenza il 6 dicembre 1977

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1500) — 2-3-4

ONOREVOLI SENATORI. — L'esigenza di soluzioni legislative che tengano conto della grave crisi economica del Paese e si inseriscano anche nel quadro dell'accordo programmatico è particolarmente avvertita nel settore dei trasporti, caratterizzato finora da uno spreco di risorse pubbliche e da una caduta dei livelli di efficienza.

Per ciò che riguarda l'aviazione civile è indilazionabile la elaborazione di un programma di sviluppo organico nonchè di un piano aeroportuale che consenta il superamento delle vecchie scelte campanilistiche e clientelari e risponda alle concrete esigenze del Paese; è assolutamente necessario infatti fermare un processo di crescita disordinata e convogliare gli sforzi su obiettivi prioritari.

Alla luce di queste premesse si può sottolineare il valore preminente, nell'ambito nazionale ed europeo, dell'aeroporto « Leonardo da Vinci », che, insieme al sistema aeroportuale milanese, è chiamato a svolgere una funzione di importanza vitale per lo sviluppo economico del Paese.

L'essenziale interesse nazionale dell'aeroporto di Fiumicino e l'esigenza di rimettere ordine nel suo assetto gestionale, sono gli elementi alla base del disegno di legge numero 940, già approvato dalla Camera dei deputati. È auspicabile che tale provvedimento possa rappresentare il punto di partenza per una riconsiderazione globale della politica dei trasporti, che veda le forze politiche impegnate alla ricerca di scelte democratiche, di soluzioni razionali, di coerenti decisioni operative volte a favorire l'espansione del trasporto aereo, tenendo conto delle direttrici più avanzate e delle tendenze a livello internazionale.

Il provvedimento in esame mira a modificare le disposizioni della legge 10 novembre 1973, n. 755, aggiornandole alla nuova situazione venutasi a creare dopo la crisi energetica. Non è il caso di dilungarsi sul tormentato *iter* parlamentare che ha preceduto l'approvazione della legge n. 755, inizialmente incentrata sulla costruzione di una nuova aerostazione nell'aeroporto « Leonardo da Vinci » — allora considerata indilazionabile — e che finì profondamente modificata a causa del prevalere dei problemi riguardanti la gestione dell'aeroporto stesso. Il disegno di legge n. 940 intende adeguare alla realtà gli obiettivi di fondo della legge n. 755 e chiarire i compiti e le funzioni della società di gestione del sistema aeroportuale di Roma, nonchè i suoi rapporti con lo Stato. Si intende cioè definire i caratteri della gestione, non chi partecipa alla società e con quali quote; si intende disancorare la Società aeroporti di Roma e la sua attività dalle questioni di ordine infrastrutturale.

È nota a tutti la brusca battuta di arresto — e le cause che l'hanno determinata — verificatasi nello sviluppo del trasporto aereo. Quando fu varata la legge n. 755 esisteva una situazione nettamente diversa dall'attuale, riguardo alle previsioni per l'immediato futuro. C'erano i presupposti per una espansione del traffico aereo nell'ordine dei 14 milioni di passeggeri per l'anno 1975 e dei 18 milioni per il 1977. In realtà il movimento è stato di 9 milioni di passeggeri nel 1975; tale quota nell'anno successivo, nonostante l'afflusso straordinario per l'Anno Santo, non è stata superata di molto. Di conseguenza non si pone più in termini di urgenza la necessità di una nuova aerostazione giacchè, salvo l'ammodernamento delle infrastrutture esistenti, la ricettività dell'aeroporto « Leonardo da Vinci » può considerarsi soddisfacente per un certo numero di anni.

Venendo a mancare il carattere di urgenza e di priorità per la nuova aerostazione, più concreta e realistica è la disposizione contenuta nel disegno di legge, che tende ad accrescere le capacità attuali dell'aerostazione di Fiumicino ed a potenziare, migliorare, ammodernare le attuali strutture aeroportuali di Roma.

In tal modo non si annulla l'obiettivo di fondo della legge n. 755 e si lascia aperta la questione di eventuali ampliamenti dell'aeroporto « Leonardo da Vinci » fino al momento in cui il livello del traffico passeggeri sarà tale da rendere necessario l'ulteriore espansione dell'area aeroportuale. È necessario che, nel frattempo, si compia un esame approfondito del problema dei tra-

sporti in Italia, in modo da avviare una politica coordinata, con un impiego selettivo degli investimenti.

In questo quadro, particolarmente significativa è l'integrazione alla legge 22 dicembre 1973, n. 825, prevista dall'articolo 8 del disegno di legge, che disciplina la rappresentanza delle regioni interessate nel comitato per l'esame dei progetti riguardanti specificamente uno o più regioni. La presenza di un ente elettivo qual è la regione, oltre a garantire l'attuazione di scelte democratiche, consente il controllo pubblico ed il necessario raccordo con i piani di sviluppo regionali e con le esigenze di rispetto del territorio ed assicura la gestione programmata dei servizi collaterali, dei raccordi terrestri, del collegamento con le popolazioni delle zone circostanti le aree aeroportuali.

Il disegno di legge prevede l'abrogazione del Titolo secondo (costruzione della nuova aerostazione) e del Titolo terzo (disposizioni finanziarie e contributo eventuale) della legge 10 novembre 1973, n. 755.

Gli articoli 1, 2, 3 e 4 sono intesi a regolamentare l'attività della Società aeroporti di Roma.

Va sottolineato che, nella situazione disordinata in cui operano le gestioni aeroportuali in tutto il territorio nazionale, diventa sempre più urgente la ricerca di una gestione unitaria del tipo di quella che fu all'origine della vigente legge n. 755, anche se da tempo si avverte la necessità di un chiarimento di fondo sul ruolo che alla Società aeroporti di Roma deve essere attribuito. Gli articoli 1, 2, 3 e 4 del disegno di legge rispondono bene all'esigenza di un maggior controllo da parte dello Stato sui bilanci della Società, sui piani di investimento, nonchè sulle opere ed interventi eseguiti dalla Società negli aeroporti oggetti della concessione. L'articolo 4, secondo comma, può destare qualche perplessità; l'utilizzazione dei contributi dello Stato potrebbe essere più vincolante, gli interventi ed oneri rimborsabili potrebbero essere più espliciti. È comprensibile comunque che taluni investimenti richiedano una certa elasticità per assicurare una efficiente gestione. Gli stanziamenti previsti, l'uno per il 1978 e l'altro per il 1979, risolvono definitivamente il problema delle competenze per cui lo Stato è in grado di pretendere da parte della Società aeroporti di Roma, una gestione efficiente, puntuale, ed una amministrazione trasparente. Eliminato ogni conflitto di attribuzione, resta ora allo Stato l'obbligo di eseguire il controllo di sua spettanza.

Da qualche parte si è osservato che lo slittamento nella realizzazione della nuova aerostazione avrebbe provocato il venir meno dei requisiti di economicità della gestione, per cui gli introiti di esercizio non sarebbero sufficienti a coprire i costi di gestione, le spese di ordinaria e straordinaria manutenzione delle opere, infrastrutture ed impianti del sistema aeroportuale, nonchè le opere di ammodernamento. A questo proposito si fa notare che la costruzione della nuova aerostazione e di una quarta pista, prevista dalla legge n. 755 del 1973, implicava la realizzazione di un complesso di strutture ed infrastrutture di base e di completamento che, nel loro insieme, equivalevano ad un vero e proprio nuovo aeroporto, i cui costi di gestione si sarebbero venuti a sommare a quelli che attualmente si devono affrontare. Considerando la contrazione delle previsioni sullo sviluppo del movimento passeggeri, l'economicità del sistema di gestione attuale dovrebbe essere più corrispondente alla realtà. Si fa anche osservare che se è vero che il trasporto aereo non si è accresciuto come si prevedeva, è pur vero che un aumento c'è stato; le tariffe sono state aumentate e resta ancora aperta la possibilità di adeguarle ulteriormente. Per ultimo, c'è da notare che l'articolo 4 consente alla Società di trovare un equilibrio funzionale ed economico. In conclusione, alla concessionaria sono affidate la gestione aeroportuale e la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strutture e degli impianti; mentre la questione della quarta pista e della nuova aerostazione è un problema nazionale da affrontare nel quadro della politica generale dei trasporti.

Il disegno di legge ha il merito di chiarire ogni ambiguità della legge n. 755; ne attualizza gli obiettivi, fissa un cambiamento di

rotta rispetto al vecchio sistema che lasciava aperta la strada a privilegi, sprechi, duplicazione di funzioni, conflitti di competenza. Il problema delle nuove infrastrutture potrà essere affrontato e risolto successivamente, nella prospettiva di un augurabile incremento del traffico aereo che fa capo al nostro paese e allorchè il quadro della compatibilità generali di spesa si presenterà in termini meno restrittivi rispetto a quelli consentiti dell'attuale, difficile congiuntura.

Alla luce delle predette considerazioni la 8ª Commissione, condividendo le finalità del disegno di legge, ha dato mandato al relatore di sollecitarne l'approvazione nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati.

SGHERRI, *relatore*

PARERE DELLA 1ª COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

9 novembre 1977

La Commissione, esaminato il disegno di legge, esprime parere favorevole per quanto di competenza.

MANCINO

PARERE DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE

(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

15 novembre 1977

La Commissione programmazione e bilancio, esaminato il disegno di legge, non si oppone al suo ulteriore corso nella considerazione che nel Fondo globale di parte capitale (capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro) esiste, per l'anno finanziario 1978, uno specifico accantonamento di 30 miliardi destinato a: « Realizzazione di opere ed interventi nel sistema aeroportuale della Capitale ».

Ove comunque l'8ª Commissione intendesse introdurre modificazioni di merito al testo trasmesso dalla Camera, sarebbe opportuno integrare l'articolo 10 con i successivi commi, del seguente tenore:

« Alla copertura dell'onere di lire 30 mila milioni, derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio finanziario 1978, si provvederà con una corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il medesimo esercizio finanziario.

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

Si tratta comunque di una modificazione di ordine puramente formale in quanto la legge di bilancio già autorizza il Ministro del tesoro, con propri decreti, ad introdurre le variazioni di bilancio necessarie ad utilizzare lo specifico accantonamento del fondo globale.

CAROLLO

DISEGNO DI LEGGE

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, nonchè 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, 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 compenso, 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.

Per le esigenze di rispetto e di ampliamento dell'impianto aeroportuale di Fiumicino, ogni modifica all'attuale destinazione delle aree ad esso adiacenti quali risultano delimitate nella planimetria in scala 1/10.000 della variante al piano regolatore generale di Roma adottato con deliberazione dell'8 agosto 1974, n. 2632, è adottata con l'assenso del Ministero dei trasporti.

In caso di contrasto, si applica la procedura prevista dall'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

Art. 8.

Dopo il secondo comma dell'articolo 2 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, è inserito il seguente:

« Per l'esame dei progetti interessanti specificamente una o più regioni, il comitato indicato nel precedente comma è integrato da un rappresentante delle regioni interessate ».

Art. 9.

L'ufficio speciale del genio civile istituito con decreto-legge 31 ottobre 1967, n. 969, convertito in legge 23 dicembre 1967, n. 1246, nonchè 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. 10.

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.