

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(SIGNORILE)

di concerto col Ministro del Tesoro

(GORIA)

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

(LONGO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 25 NOVEMBRE 1983

Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare  
nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano

ONOREVOLI SENATORI. — La Direzione generale dell'aviazione civile, pur dotata di un apparato amministrativo notoriamente affetto da carenze e disfunzioni che implicano manifestamente lentezza nell'azione realizzatrice, ha dato avvio, in un arco di tempo relativamente breve, tra notevoli difficoltà e con una struttura di uomini e di mezzi largamente insufficiente, ad un'azione di risanamento della rete aeroportuale civile nazionale, derivata essenzialmente da una preesistente rete di aeroporti militari, conferendo alla medesima una consistenza necessaria, prima inesistente, attraverso la

realizzazione, spesso *ex novo*, di impianti e di opere accessorie.

Gli interventi attuati hanno rappresentato per gli aeroporti italiani un evento indubbiamente rilevante, volto soprattutto al superamento delle carenze strutturali e funzionali più rimarchevoli; si è dato corso, contemporaneamente e per la prima volta, a consistenti lavori sulle piste di volo, nonché a programmi di lavoro sugli impianti di assistenza, sull'edilizia generale e specializzata, sulle reti elettriche, idriche e fognarie, avendo presente l'obiettivo dell'efficienza globale degli aeroporti.

Esaurita la prima fase di riqualificazione della rete di aeroporti italiani che la legge n. 825 del 1973 aveva identificato nel complesso di aeroporti che superano la quota di traffico di 50.000 passeggeri/anno, si pone, d'urgenza, la necessità di dare corso attuativo al piano di successivo sviluppo dei due massimi aeroporti italiani, Roma-Fiumicino e Milano-Malpensa, aeroporti nei quali la crescita del traffico è avvenuta sinora senza un concomitante potenziamento delle strutture aeroportuali.

Tali aeroporti, unici poli del traffico intercontinentale in Italia, svolgono da anni un ruolo internazionale di notevole rilievo, pur in presenza di obiettive carenze funzionali destinate ad accentuarsi qualora non si dia luogo ad interventi di potenziamento e di ammodernamento.

È da tenere, infatti, presente che sugli aeroporti del sistema romano e di quello lombardo si svolge circa il 70 per cento del traffico totale e che presuntivamente nel 1990 gli aeroporti romani (Fiumicino e Ciampino) saranno interessati da un traffico di circa 15 milioni di passeggeri/anno contro gli attuali 12 milioni, mentre agli aeroporti del sistema lombardo (Linate e Malpensa) farà capo un movimento di circa 12 milioni di passeggeri/anno contro gli attuali 7 milioni.

Il ruolo che l'aeroporto di Fiumicino svolge nel sistema del trasporto aereo italiano è di assoluta preminenza, in quanto esso non solo è la porta d'ingresso della Capitale e la base di armamento della Compagnia di bandiera, ma anche il centro di irradiazione delle rotte nord-atlantiche alle relazioni dell'Estremo Oriente.

Le infrastrutture dell'aeroporto di Fiumicino, che assorbe il 40 per cento del traffico totale italiano, presentano, come è noto, gravi e preoccupanti segni di congestione.

L'aerostazione internazionale ed i parcheggi aeromobili ad essa circostanti risultano già al momento fortemente insufficienti, solo che si consideri che a fronte di una capacità teorica annua della predetta aerostazione di circa 5.500.000 passeggeri/anno,

si verifica di fatto una frequentazione di circa 7 milioni di passeggeri/anno.

In proposito si deve affermare che, ove manchino immediate decisioni di interventi risolutivi, è prevedibile attendersi per il futuro prossimo che l'aeroporto di Fiumicino venga progressivamente emarginato dai principali flussi di traffico sia passeggeri che merci. Per contro, l'immediato inizio del programma di interventi, proposto dalla Società aeroporti di Roma e, dopo ampia e approfondita disamina, positivamente valutato dall'Amministrazione dell'aviazione civile, consentirà un progressivo utilizzo delle maggiori capacità ricettive, assorbendo parte dell'attuale congestione.

Il ruolo che l'aeroporto di Malpensa svolge, e sempre più svolgerà, nel sistema aeroportuale milanese è anch'esso di grande rilievo non solo perchè su di esso gravitano i traffici intercontinentali di tutta l'area nord del Paese, ma anche perchè tale aeroporto è destinato ad assorbire i traffici internazionali oggi facenti capo a quello di Linate, che, per le sue caratteristiche dimensionali e per le limitazioni ubicazionali, non potrà più far fronte alle accresciute esigenze commerciali.

Per tale ragione su Linate potranno continuare ad operare i voli nazionali e forse alcuni voli internazionali medio-europei a breve raggio (escluse le connessioni con i voli intercontinentali) almeno in una fase intermedia di gradualità nella demarcazione qualitativa del traffico tra i due scali.

L'obiettivo di assicurare la crescita della capacità ricettiva del sistema aeroportuale milanese è, peraltro, raggiungibile solo se si perverrà alla soluzione di realizzare a Malpensa un aeroporto che sia in grado di assicurare a tutta l'area dell'Italia settentrionale un punto di smistamento dei traffici intercontinentali capace di contrapporsi alla concorrenza dei più vicini scali europei.

Le somme di lire 480 miliardi per il sistema aeroportuale di Milano e di lire 635 miliardi per il sistema aeroportuale di Roma sono la risultanza di stime effettuate sulla base dei progetti di massima, nonchè di taluni progetti già suscettibili di essere ese-

guiti, e disponibili sia per l'uno che per l'altro sistema aeroportuale.

Per entrambi gli aeroporti di Fiumicino e di Malpensa è poi necessario provvedere ad adeguare i collegamenti di superficie rispettivamente con Roma e Milano realizzando, in particolare, i previsti allacciamenti ferroviari. Mentre per l'aeroporto di Fiumicino la previsione di spesa è già completata nel programma integrativo di cui alla legge n. 17 del 1981, per l'aeroporto milanese è all'esame della regione Lombardia la soluzione del problema relativo al collegamento tra la città e l'aeroporto.

In prospettiva occorrerà anche portare allo studio la realizzazione di un collegamento veloce (ferrovia metropolitana) fra i due aeroporti di Malpensa e Linate.

Gli interventi previsti per gli aeroporti di Roma-Fiumicino e di Milano-Malpensa sono temporalmente proiettati nel breve e medio termine volendosi conseguire, da un lato, l'obiettivo di superare con immediatezza le carenze attuali che incidono negativamente sull'operatività di detti aeroporti; dall'altro, di avviare un processo inteso a predisporre con tempestività le strutture necessarie per fronteggiare adeguatamente il traffico.

Una notazione conclusiva pare opportuno aggiungere: l'urgenza di conseguire gli obiettivi più volte sopra sottolineati non avrebbe possibilità di tradursi in fatti operativi rapidi e concreti, se l'attività amministrativa necessaria dovesse svolgersi nelle forme ordinarie: di qui la necessità di reistituire il comitato di cui all'articolo 2 della legge n. 825 del 1973, che consente l'adozione di meccanismi snelli e rapidi, già sperimentati positivamente in passato.

Il disegno di legge consta di sette articoli.

L'articolo 1 prevede che nel periodo di sei anni, dal 1984 al 1989, saranno realizzate opere di ampliamento e di ammodernamento negli aeroporti di Roma-Fiumicino e di Milano-Malpensa, precisando anche l'importo complessivo della spesa, comprensivo degli oneri per la revisione dei prezzi, le relative quote annuali, nonché la ripartizione della stessa tra i due sistemi aeroportuali. Viene inoltre espressamente detto che

nella quota di finanziamento riservata al complesso milanese è ricompresa anche la spesa necessaria a realizzare, nel sedime aeroportuale, le spese e gli impianti costituenti la parte terminale del collegamento ferroviario tra l'aeroporto ed il capoluogo lombardo.

L'articolo 2 prevede che l'esecuzione delle nuove opere da realizzare nel sistema aeroportuale di Milano sia disciplinata da un'apposita convenzione destinata a sostituire quella in atto con la concessionaria da considerarsi superata, in quanto l'esecuzione delle opere stesse non è più a carico della Società esercizi aeroportuali (SEA) — come previsto dalle precedenti leggi n. 194 del 1962, n. 515 del 1968 e n. 420 del 1971 — bensì è finanziata direttamente dallo Stato. Lo stesso articolo demanda ad un successivo decreto del Ministero dei trasporti la fissazione dei criteri ai quali la nuova convenzione dovrà uniformarsi.

L'articolo 3 prevede l'affidamento alle società concessionarie dei sistemi aeroportuali di Roma e Milano della progettazione di massima ed esecutiva delle opere citate nel precedente articolo 1.

Nello stesso articolo è stata aggiunta una disposizione in base alla quale è in facoltà dello Stato di riservarsi l'esecuzione diretta — nell'ambito dei finanziamenti di cui al citato articolo 1 — di talune opere direttamente connesse con gli aspetti della sicurezza del trasporto aereo che richiedono tempi di attuazione della massima brevità.

L'articolo 4 prevede la ricostituzione, come innanzi accennato, di un organismo — che ha già operato per l'applicazione della legge n. 825 del 1973 e successive leggi di rifinanziamento — il quale assicuri una speciale snellezza nelle procedure concernenti i lavori aeroportuali, emettendo pareri in luogo di quelli del Consiglio di Stato e del Consiglio superiore dei lavori pubblici, tassativamente previsti dalle vigenti disposizioni in materia.

La previsione di durata del comitato e quella temporale delle norme agevolative si giustificano con l'opportunità di aggiungere al tempo di attuazione della legge previsto

in sei anni un altro biennio necessario a definire i rapporti con le imprese relativi ad eventuali varianti.

L'articolo 5 prevede la possibilità, per le società concessionarie, di contrarre prestiti sia all'interno sia all'estero fino alla concorrenza delle somme che vengono rispettivamente loro assegnate in adozione dell'unito disegno di legge dettando le modalità che disciplinano le operazioni in parola.

L'articolo 6 prevede che, a decorrere dal 1985, i proventi derivanti dai canoni dovuti

per le concessioni in uso dei beni e dei sedimi aeroportuali e delle sanzioni pecuniarie a carico degli operatori aeronautici siano versati in apposito capitolo dell'entrata del bilancio statale e quindi riassegnati al capitolo 7501 del bilancio dei trasporti.

L'articolo 7, infine, per far fronte alle esigenze minime ed immediate per le attività iniziali, prevede la copertura per il solo anno finanziario 1984, stimata in lire 25 miliardi.

**DISEGNO DI LEGGE**  
—**Art. 1.**

Per la realizzazione delle opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione necessarie ad assicurare a breve e medio termine il funzionamento delle infrastrutture aeroportuali dei sistemi intercontinentali di Roma e di Milano, da effettuare nel periodo 1984-1989, è autorizzata la spesa complessiva di lire 1.115 miliardi, compresi gli oneri per revisione dei prezzi, da destinare ai due sistemi anzidetti in ragione, rispettivamente, di lire 635 miliardi e di lire 480 miliardi.

La spesa di lire 480 miliardi, prevista per il sistema di Milano, comprende anche le opere relative al collegamento ferroviario Milano-aeroporto Malpensa, limitatamente a quelle da realizzare nell'ambito del sedime aeroportuale.

La quota della complessiva spesa di lire 1.115 miliardi di cui al precedente primo comma relativa al triennio 1984-1986 viene determinata in lire 25 miliardi per l'anno 1984, in lire 100 miliardi per l'anno 1985 e in lire 170 miliardi per l'anno 1986. Per gli anni successivi le quote saranno determinate in sede di legge finanziaria.

Ai lavori da effettuarsi in attuazione della presente legge si applicano le disposizioni di cui alla legge 3 gennaio 1978, n. 1.

**Art. 2.**

Con l'entrata in vigore della presente legge cessa ogni obbligo da parte della Società per azioni esercizi aeroportuali (SEA) di Milano di realizzare le opere già previste a carico della stessa società dalla legge 2 aprile 1968, n. 515, e dalla legge 8 maggio 1971, n. 420, la cui esecuzione non sia stata portata a termine alla data di entrata in vigore della presente legge.

Il regime giuridico del sistema aeroportuale di Milano è determinato dall'articolo 1 della legge 18 aprile 1962, n. 194, e dalla convenzione per la disciplina dei rapporti tra l'amministrazione dello Stato e la Società per azioni esercizi aeroportuali di Milano del 7 maggio 1962.

Il termine previsto dall'articolo 1, primo comma, della legge 18 aprile 1962, n. 194, è aumentato di diciassette anni.

Sono conseguentemente abrogate le modifiche al termine stesso apportate con le leggi 2 aprile 1968, n. 515, e 8 maggio 1971, n. 420.

I terreni di proprietà privata, già acquisiti dalla SEA per la realizzazione delle opere di cui alle leggi 2 aprile 1968, n. 515, e 8 maggio 1971, n. 420, tuttora occorrenti per l'attuazione delle opere previste dalla presente legge, sono dati in disponibilità gratuita allo Stato fino a quando essi sono adibiti ad uso aeroportuale e rientrano nella concessione in uso alla società stessa.

Per effetto delle disposizioni contenute nel presente articolo, la convenzione di concessione viene rinnovata sulla base dei criteri che saranno previsti in apposito decreto del Ministro dei trasporti.

### Art. 3.

La progettazione di massima ed esecutiva degli interventi di cui all'articolo 1 è affidata alle società concessionarie delle gestioni aeroportuali di Roma e di Milano.

I progetti relativi, completi degli accertamenti di conformità alla prescrizione delle norme e dei piani urbanistici, sono presentati per l'approvazione del Ministro dei trasporti entro il termine massimo di dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

La realizzazione delle opere di cui ai progetti approvati ai sensi del comma precedente è affidata in concessione alle stesse società concessionarie delle gestioni aeroportuali.

Nell'atto di concessione è in facoltà del Ministero dei trasporti di escludere particolari lavori, impianti, installazioni e forniture.

ture direttamente connessi con gli aspetti della sicurezza del trasporto aereo.

Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, ripartisce tra i due sistemi aeroportuali le somme annualmente disponibili, in relazione allo stato di attuazione dei relativi progetti.

#### Art. 4.

Il comitato previsto dall'articolo 2 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, e successive modificazioni ed integrazioni, è ricostituito per il periodo di otto anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Il parere del predetto comitato è prescritto, oltre che per gli affari indicati nel primo comma dello stesso articolo 2 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, anche in materia di piani regolatori aeroportuali e di contratti per l'esecuzione dei servizi; l'importo di lire 300 milioni, indicato nel primo e nel secondo comma dell'articolo 2 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, è elevato a lire 1.000 milioni.

Le disposizioni contenute nell'articolo 2, così come modificato dal precedente comma, nonché negli articoli 4, 5, 7 ed 8 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, si applicano all'esecuzione dei lavori, forniture ed installazioni realizzate dal Ministero dei trasporti in applicazione della presente legge.

Le stesse disposizioni di cui al primo e al secondo comma si applicano altresì all'esecuzione dei lavori, forniture, installazioni e servizi disposti dal Ministero dei trasporti con imputazioni ai fondi ordinari di bilancio.

#### Art. 5.

Le società concessionarie delle gestioni aeroportuali di Roma e di Milano, in relazione alle esigenze tecniche dei lavori ed alla opportunità di svolgerli con maggiore celerità, possono contrarre prestiti, sia all'interno sia all'estero, fino alla concorrenza delle somme loro assegnate in applicazione delle norme di cui agli articoli 1 e 3 della presente legge. Il controvalore netto in lire

dei predetti prestiti sarà portato a scomputo delle assegnazioni stesse.

I prestiti indicati al precedente comma saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipulare tra le società concessionarie e gli enti mutuanti con l'intervento del Ministro del tesoro e da approvarsi con decreto del Ministro stesso.

Gli oneri dei suddetti prestiti, per capitale ed interessi, saranno rimborsati alle società concessionarie dal Ministero del tesoro, nel cui stato di previsione saranno iscritti gli occorrenti stanziamenti.

#### Art. 6.

A decorrere dall'anno finanziario 1985 i proventi dei canoni dovuti per le concessioni in uso di tutto o parte dei beni e dei sedimi aeroportuali, nonché i proventi delle sanzioni pecuniarie a carico degli operatori aeronautici comminate ai sensi delle vigenti disposizioni, sono versati in apposito capitolo dell'entrata del bilancio statale per essere riassegnati al capitolo 7501 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti dello stesso anno 1985 ed al corrispondente capitolo negli anni finanziari successivi per la realizzazione delle opere indicate nello stesso capitolo.

#### Art. 7.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, pari a lire 25 miliardi per l'anno 1984, a lire 100 miliardi per l'anno 1985 ed a lire 170 miliardi per l'anno 1986, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1984-1986, al capitolo n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1984.

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