

(N. 2545-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 4^a COMMISSIONE PERMANENTE

(D I F E S A)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla V Commissione permanente (Difesa) della Camera dei deputati
nella seduta del 18 luglio 1952 (V. Stampato N. 2759)*

presentato dal Ministro della Difesa

di concerto col Ministro *ad interim* del Tesoro

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA
IL 28 LUGLIO 1952

Comunicata alla Presidenza il 12 novembre 1952

Autorizzazione alla spesa di lire 300.000.000 per il completamento di lavori demaniali, impianti vari ed approvvigionamento di materiali di arredamento per l'aeroporto civile di Ciampino.

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge presentato dal Governo merita tutta l'attenzione del Senato, data l'importanza oramai raggiunta dalla città di Roma nel campo dell'aviazione civile intercontinentale. Infatti, situata al centro del Mediterraneo, sulle grandi rotte che naturalmente uniscono l'Oriente con l'Occidente e l'Europa con l'Africa, Roma ha tutte le caratteristiche per essere un nodo sempre più importante nella vasta rete delle comunicazioni aeree, che si va infittendo intorno al mondo. Motivi di fede, di cultura, di arte, di

affari, inducono gente di ogni Paese a dirigersi verso questa città, che rappresenta da secoli una delle maggiori attrattive. Lo stesso clima di Roma, dal punto di vista della navigazione aerea, è un clima ideale, per la rarità dei fenomeni atmosferici perturbanti, e per l'assenza quasi assoluta della nebbia, che è sempre stata ed è tuttora il peggior nemico per chi vola.

Considerando Ciampino come punto di partenza delle varie direttrici per parallelo, per meridiano e miste, vi sono attualmente 85 linee,

delle quali 25 per meridiano, 14 per parallelo e 46 miste.

È da tener presente che tutte le linee anzidette sono costituite da collegamenti diretti fra Roma ed i vari centri mondiali, senza trabordi o coincidenze, con i necessari pernottamenti sulle linee di maggior sviluppo. Queste linee coprono gran parte del globo, estendendosi ad Est fino a Tokio e Sidney, a Sud fino a Johannesburg, a Nord fino ad Oslo e ad Ovest fino alle città atlantiche delle due Americhe.

Dal 1947, anno in cui l'aeroporto militare di Ciampino fu ufficialmente aperto al traffico commerciale internazionale, si è verificato un continuo incremento sia nel movimento degli aeromobili che in quello dei passeggeri e delle cose, specialmente posta e merci.

L'Anno Santo, che per Ciampino sembrava dovesse segnare dei massimi altrimenti raggiungibili nello spazio di anni, ha registrato un notevole aumento di traffico rispetto al 1949, è stato a sua volta superato nell'immediato 1951.

Il movimento aereo commerciale, che nel 1948 fu di 17.757 e nel 1949 di 22.363, nel 1950 è salito a 27.790 ed è stato di 29.110 nel 1951, e di 28.170 nei primi dieci mesi dell'anno in corso.

Se si considera, invece, il movimento complessivo degli aerei, compresi cioè gli aerei vari (speciali, privati, militari, personalità, ecc.) per gli anni anzidetti le cifre sono rispettivamente di: 22.093 nel 1948, di 27.160 nel 1949, di 32.588 nel 1950 e di 32.900 nel 1951.

Del movimento di aerei relativi al 1951 il 6,8 per cento è rappresentato da aerei commerciali italiani, il 75,6 per cento da aerei commerciali esteri ed il rimanente 17,6 per cento da aerei vari.

Per i passeggeri, da 189.013 nel 1948 si è passati a 277.587 nel 1949, a 399.802 nel 1950,

a 418.183 nel 1951. Quest'ultimo anno ha segnato un aumento del 4,6 per cento sull'Anno Santo, che vide arrivare a Ciampino forti gruppi di pellegrini di tutto il mondo. Queste ultime cifre stanno ad indicare che l'afflusso dei passeggeri sulle linee aeree è un fenomeno mondiale in continuo sviluppo e che avvenimenti straordinari, come l'Anno Santo, costituiscono soltanto delle punte a carattere temporaneo. La posta da Kg. 957.417 nel 1948 è passata a Kg. 2.021.544 nel 1949, a Kg. 2.677.581 nel 1950, fino a raggiungere la cifra di chilogrammi 3.387.369 nel 1951 con un aumento del 26,5 per cento rispetto all'anno precedente. Le merci a pagamento e di servizio da chilogrammi 3.255.776 nel 1948 sono passate a Kg. 5.419.940 nel 1949, a Kg. 7.307.482 nel 1950 ed a Kg. 9.238.240 nel 1951, con un aumento percentuale pari a quello della posta (26,4 per cento) rispetto all'anno precedente.

Esaminando il movimento complessivo delle « cose » (merci, giornali, posta, bagagli) si ha un indice ancora più completo dell'aumentato traffico sull'aeroporto; da Kg. 8.519.347 nel 1948, si è passati a Kg. 14.135.351 nel 1949, a Kg. 19.554.332 nel 1950, a Kg. 23.580.000 nel 1951.

* * *

È consolante constatare che il traffico che si svolge a Ciampino non conosce soste né di giorno né di notte. Dal 1947 ad oggi i progressi sono stati veramente sorprendenti, sì da portare Ciampino ad uno dei primi posti fra gli aeroporti europei.

Dal gennaio all'ottobre di quest'anno 1952 si sono già registrati i seguenti dati che stanno a dimostrare il sempre crescente traffico sull'aeroporto di Ciampino:

	Arrivati	Transito	Partiti	Totale
Aeromobili	14.063	—	14.107	28.170
Passeggeri	124.292	177.681	122.185	424.158
Merci	1.296.978	5.344.502	1.574.311	8.215.791
Posta	370.273	1.956.684	230.854	2.557.811
Bagagli	2.641.508	4.628.697	2.638.805	9.909.010

Tutto questo movimento comporta delle spese anche ingenti, ma indispensabili per il mantenimento delle piste di volo, miglioramento e completamento delle vie di rullaggio e dei piazzali di parcheggio e degli impianti tecnici e dei servizi aeroportuali in genere.

Locali vasti e ed accoglienti sono necessari per assicurare il regolare flusso dei passeggeri attraverso i controlli della Polizia e della Dogana e per consentire la sosta nelle aerostazioni, con quelle comodità e quel decoro che sono proprie delle moderne esigenze. Locali sempre più vasti sono richiesti per l'immagazzinaggio, la conservazione e la manipolazione delle merci in arrivo e in partenza, nonché di quelle in transbordo. Speciali impianti hanno dovuto essere creati per la posta aerea che rappresenta un carico di oltre 8.000 chilogrammi al giorno suddivisi in sacchi e pacchi di grandi dimensioni.

Tutto questo movimento, peraltro, costituisce fonte di notevoli entrate per lo Stato.

Le sole tasse di atterraggio sono di circa 300 milioni all'anno. Gli introiti per diritti doganali sulle merci in arrivo toccano il miliardo all'anno. Non sono calcolati i proventi doganali sui carburanti.

I proventi della posta aerea, benchè non controllabili perchè tenuti gelosamente segreti dall'Amministrazione postale, superano i due miliardi annui.

Ma ben più alti, e praticamente incalcolabili, sono i benefici che dal traffico aereo provengono all'economia nazionale sotto forma di apporto turistico e di incremento degli affari. Raramente il passeggero per via aerea è un privato a diporto; nella maggior parte dei casi si tratta di elementi direttivi delle varie attività umane, che viaggiano non a proprie spese e perciò spendono abbondantemente e trattano affari ingenti. Buoni proventi si potrebbero trarre da un razionale sfruttamento delle concessioni commerciali e per i servizi aeroportuali.

* * *

Perchè l'Aeroporto di Ciampino possa essere all'altezza del compito che è chiamato ad assolvere, si rende assolutamente indispensabile il completamento dei fabbricati adibiti ai servizi di stazione passeggeri propriamente

detti ed al ricovero delle merci che costituiscono un altro elemento importantissimo del traffico aeroportuale.

Infatti, alla Stazione Est sono in corso lavori di ampliamento, che la renderanno più funzionale e nel tempo stesso daranno maggior respiro a tutti i servizi di scalo delle Società di navigazione aerea.

Ma il punto più importante, sul quale deve ora convergere l'azione, è quello del corpo centrale dell'Aerostazione Ovest, che completerà così un'opera iniziata da oltre tre anni e poi interrotta; e che per la parte arrivi e transiti è già in funzione dall'agosto 1950. Con il corpo centrale ultimato, l'Aerostazione Ovest verrà ad essere completa in tutti i suoi servizi inerenti al movimento di passeggeri in partenza, arrivo e transito. I passeggeri in partenza e transito avranno luogo di sosta e smistamento al piano rialzato, dove le Compagnie di navigazione aerea potranno sistemare tutti gli uffici a contatto con i passeggeri e col pubblico. Negli scantinati troveranno ottima sistemazione tutti i servizi delle merci in partenza, arrivo e transito, secondo le esigenze delle norme doganali.

Anche il pubblico, che già oggi è assiduo frequentatore dell'aeroporto come accompagnatore di passeggeri o come visitatore, troverà nella parte centrale, al piano superiore, locali a sua disposizione in vista delle piste di volo, e questo farà aumentare l'affluenza anche di coloro che, sia pure a titolo di svago o di istruzione, vengono a visitare l'aeroporto e prendono così dimestichezza con il mezzo aereo che va sempre più divulgandosi. Il che giova, evidentemente, alla propaganda e alla educazione aeronautica.

La parte centrale dell'aeroporto Ovest si impone oggi come lavoro urgente ed inderogabile, sia perchè il fabbricato è attualmente diviso in due tronconi e non comunicanti e sia per consentire un più efficiente funzionamento dei controlli della Direzione e delle operazioni delle compagnie.

Al manufatto completo nella parte muraria, che già da sola ammonta a lire 220.000.000, occorrono per la sistemazione di tutti gli impianti tecnici e per l'arredamento altre somme che, data la mole del fabbricato e l'ampiezza dei locali, raggiungeranno cifre ingenti. Inoltre la

pista principale, che già ottimamente funziona dal 1949, dovrà essere raccordata, su lato Ovest, ai nuovi piazzali realizzati presso l'aerostazione con una via di rullaggio più grande e più diretta di quella attualmente in uso, che è tuttora in terra battuta ricoperta con elementi metallici, già costruita a carattere provvisorio dagli Americani nel 1945.

Da quanto sopra appare evidente la necessità urgentissima di provvedere al definitivo com-

pletamento dell'aerostazione Ovest e dei servizi inerenti perchè l'attrezzatura di Ciampino sia adeguata all'importanza del posto che l'aeroporto di Roma occupa nel traffico aereo mondiale.

Per ciò la Commissione ha proposto e propone l'approvazione del disegno di legge del Governo.

GASPAROTTO, *relatore*.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 300.000.000 per il completamento di lavori demaniali, impianti vari ed approvvigionamento di materiali di arredamento per l'aeroporto civile di Ciampino.

La suddetta somma sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa.

Art. 2.

Alla copertura della spesa di cui al precedente articolo 1 sarà fatto fronte mediante prelievo dal conto speciale previsto dall'Annesso all'Accordo firmato a Roma il 3 gennaio 1948 fra il Governo italiano ed il Governo degli Stati Uniti d'America, reso esecutivo con decreto legislativo 14 febbraio 1948, n. 153.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.