

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4068

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**FIORIELLO, POCHETTI, CAPPONI BENTIVEGNA CARLA,
CESARONI, CIAI TRIVELLI ANNA MARIA, GIANNAN-
TONI, TROMBADORI, VETERE, BALDASSARI, BALLARIN,
CARRI, CERAVOLO, CIACCI, FOSCARINI, GUGLIELMINO,
KORACH, PANI, SCIPIONI, SKERK**

Presentata il 17 ottobre 1975

Modifica della legge 10 novembre 1973, n. 375, concernente la gestione unitaria del sistema aeroportuale della capitale e costruzione di una nuova aerostazione nell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino

ONOREVOLI COLLEGHI! — A distanza di poco meno di due anni dalla sua approvazione, la legge 10 novembre 1973, n. 375, concernente la « gestione unitaria del sistema aeroportuale della capitale e costruzione di una nuova aerostazione nell'aeroporto intercontinentale " Leonardo da Vinci " di Roma-Fiumicino » merita di essere ripensata e reimpostata nelle sue linee generali e resa più aderente alla realtà concreta del momento attuale.

Tale giudizio si riferisce essenzialmente ai titoli II e III della legge stessa. Il titolo I, infatti, relativo alla gestione unitaria del sistema aeroportuale, merita un discorso diverso perché esprime un disegno ed un modello di politica aeroportuale che attendono una verifica in un più lungo periodo.

Una organica ed avveduta politica aeroportuale, fondata su una razionale promozione ed utilizzazione delle risorse, è com-

ponente essenziale di una politica dei trasporti capace di affrontare i problemi reali della nostra società. È proprio in questo quadro ed in questa prospettiva che va riesaminato l'intero processo che ha condotto alla elaborazione del titolo II della legge n. 375 del 1973.

I dati di riferimento che sembravano attestare l'esigenza di realizzare una nuova, grande aerostazione nell'aeroporto di Roma-Fiumicino, 1990-75 milioni di passeggeri, sono stati smentiti dalla crisi economica generale e dalla crisi del trasporto aereo in particolare. Forse, ad un più attento esame, essi erano già originariamente viziati da una irrealistica ed improbabile previsione di trionfale sviluppo del trasporto aereo nel contesto dell'economia nazionale ed internazionale.

Non va però trascurato che le modifiche che si sono verificate, a partire dalla fine

del 1973, nei prezzi dei prodotti petroliferi, hanno pesantemente concorso a travolgere tutti gli schemi concettuali ed i dati previsionali che erano stati diffusamente recepiti ed accettati.

La divisione internazionale della produzione, l'uso e la ripartizione delle risorse, il consumo energetico, i modelli di sviluppo, sono oggi soggetti a radicali trasformazioni. Ciò non consente di procedere ad attendibili previsioni negli sviluppi a medio e lungo termine del trasporto aereo. Ma non è azzardato ipotizzare che esso, senza scemare di importanza, si svilupperà secondo tassi di incremento inferiori a quelli registrati negli ultimi anni e che, nel breve periodo, si stabilizzerà su valori pressoché pari a quelli attuali.

Se ciò è esatto, o almeno verosimile, muta tutto lo scenario nel quale si colloca la programmazione di sviluppo del sistema aeroportuale di Roma, centrata sulla costruzione di una nuova aerostazione destinata a servire le linee gestite dalla compagnia di bandiera e fatta propria dal Parlamento. Si impone quindi una revisione che si ricolleggi ad un modello di programmazione alternativo, più realistico.

Guardando le ultime cifre, si rileva che i dati elaborati dal Ministero dei trasporti prevedevano, per l'aeroporto di Fiumicino, 12 milioni di passeggeri per il 1975, 17 milioni per il 1980, 28 milioni per il 1990 sono state molto più basse. È noto che i

valori statistici per lo stesso aeroporto sono di circa 9 milioni di passeggeri nel 1974 e, nonostante i prevedibili incrementi derivanti dall'Anno Santo, poco più nel corrente anno.

Tutti i maggiori aeroporti europei denunciano una situazione di stasi. I vistosi incrementi registrati in passato, che avevano entusiasmato gli esperti ed orientato le loro congetture, non sono giudicati ripetibili. Così stando le cose, occorre differire la realizzazione di una nuova aerostazione, i cui costi, diretti ed indotti, non possono essere assunti e sopportati dal nostro paese se non nel quadro di una scelta ragionata e realistica.

L'adeguamento degli attuali impianti e delle esistenti infrastrutture, con le opportune opere di ammodernamento e di completamento, costituisce un modello alternativo di sviluppo economicamente valido e realistico. Dovrà provvedervi coerentemente con quanto dispone l'articolo 2 della legge n. 375 del 1973, la società concessionaria del sistema aeroportuale della capitale.

Tale scelta non sottovaluta il ruolo preminente che tale sistema svolge nel quadro del trasporto aereo del paese, ma ne orienta gli sviluppi verso obiettivi congrui. In tale linea di valorizzazione e riqualificazione si inseriscono del resto quelle direttive di gestione unitaria, organica ed economica che costituiscono la parte più vitale della legge 10 novembre 1973, n. 375.

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. 375, sono abrogati.

Al punto 5 dell'articolo 5 della legge 10 novembre 1973, n. 375, 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. 375, 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 le modifiche alle concessioni previste dalla legge 10 novembre 1973, n. 375, necessarie per attuare le norme di cui alla presente legge.