

## DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori GIANOTTI, BOZZELLO VEROLE e GALLO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 18 OTTOBRE 1990

### Proroga della legge di privatizzazione dell'aeroporto di Torino Caselle

ONOREVOLI SENATORI. – È ormai un dato acquisito che lo sviluppo economico ed il progresso nelle condizioni di vita delle popolazioni determinano una intensificazione delle varie forme di relazioni sociali.

Il fenomeno è particolarmente rilevabile nelle relazioni che comportano movimenti di persone e cose.

Basti pensare che la mobilità media degli italiani che trent'anni fa era di due chilometri al giorno, è oggi almeno decuplicata e, nel 2000, sarà di circa 45 chilometri al giorno.

Se poi si considera che nel 1992 si realizzerà in Europa un grande mercato senza frontiere per 320 milioni di persone, più ampio di quello degli Stati Uniti d'America e dell'URSS, nel quale potranno

circolare liberamente persone, merci, servizi e capitali, si intuiscono immediatamente le potenzialità di crescita del settore dei trasporti.

L'abolizione delle barriere fisiche, doganali, fiscali e tecniche dovrebbe del resto portare ad una riduzione dei costi causati dalla «non Europa», stimati in circa 180.000 miliardi di lire: con tutte le conseguenti crescite di scambi e produttività.

Particolarmente interessato a questo incremento sarà il trasporto aereo che già oggi registra notevoli tassi di crescita: pari all'8,4 per cento annuo nel decennio 1977-1986.

L'*International Civil Aviation Organization* (ICAO) stima un raddoppio del traffico

passaggeri entro il 2005, secondo il direttore generale dell'*International Air Transport Association* (IATA) entro il 2010 ci saranno tre passeggeri aerei per ogni passeggero attuale e i voli in Europa saranno in rapporto di 2,2 a 1 rispetto ad oggi.

In Europa del resto l'aereo ha oramai assunto un ruolo di trasporto di massa, diventando il mezzo normale di mobilità sulle medie distanze: questo per esigenze di speditezza, regolarità ed economicità.

È prevedibile che in questo contesto di generale sviluppo del trasporto aereo, l'Italia registri dei tassi di crescita particolarmente elevati in quanto il mezzo aereo è da noi ancora sottoutilizzato rispetto alle altre realtà (in America volano due persone su tre, in Italia due su trenta).

A questo incremento nell'utilizzo del mezzo aereo contribuirà poi in modo rilevante la concreta liberalizzazione delle tratte e delle tariffe e la prevedibile entrata sul mercato italiano delle compagnie aeree statunitensi.

È però evidente che le nostre infrastrutture aeroportuali non potranno reggere, nella situazione attuale, a questo impatto.

Del resto già nel piano generale dei trasporti si denunciavano, a fronte di minori previsioni di traffico, forti carenze degli impianti a terra.

Questa peraltro è una situazione per molti versi generalizzata in Europa: l'incremento del traffico passeggeri stimato dall'ICAO e dalla IATA comporta, secondo l'associazione alla quale aderiscono le maggiori compagnie di navigazione aerea europee, che dei 43 aeroporti europei internazionali 18 raggiungeranno la saturazione della propria capacità e si troveranno ad affrontare gravi problemi di congestione nell'aerostazione già nel 1995, mentre nel 2000 questa situazione arriverà ad interessare 25 aeroporti.

Quanto alla capacità delle piste - che oltretutto si riflette sul numero e sulla regolarità delle operazioni, poichè ogni limitazione comporta ritardi nei voli - le previsioni sono quasi esattamente le stesse: saturazione per 18 aeroporti internazionali nel 1995 e per 25 nel 2000.

La situazione è tanto più grave se si considerano i tempi necessari per affrontare efficacemente il problema della congestione: gli orizzonti temporali di programmazione infrastrutturale si estendono infatti su un arco di 10-15 anni; il settore aeroportuale è caratterizzato da una forte intensità di capitale; la durata di un *terminal* è notevole e ogni realizzazione comporta la necessità di lunghe e laboriose autorizzazioni di diversi organi statali; le estensioni del sedime aeroportuale si scontrano con i problemi degli ambientalisti e dei comuni limitrofi.

Per fronteggiare questa situazione la Società azionaria per la gestione dell'aeroporto di Torino (SAGAT), ha da tempo avviato un ambizioso programma di lavori per oltre 160 miliardi di lire. Tra le opere già realizzate, citiamo la torre di controllo, la centrale elettrica, l'*instrument landing system* (ILS) di terza categoria, *hangars*, gli alloggiamenti per la Polizia di Stato e la Guardia di finanza.

È operativo poi da alcuni mesi il nuovo parcheggio auto pluripiano da 3.000 posti e si sono già iniziati i lavori per la nuova aerostazione passeggeri (capacità di 3 milioni di passeggeri/anno, espandibile modularmente fino a 5 milioni) che si articolerà su quattro livelli, sarà dotata di ponti di imbarco e avrà una superficie netta di ben 28.500 metri quadrati.

Il costo dell'opera sarà di circa 125 miliardi di lire. Lo Stato erogherà 34 miliardi, il comune di Torino 42 e i restanti 49 saranno a carico della SAGAT.

Parallelamente a questa opera la società di gestione dell'aeroporto di Torino-Caselle - SAGAT - realizzerà una razionalizzazione complessiva del *land side*, nella consapevolezza che una delle questioni cruciali che si devono affrontare è quella della accessibilità uno scalo con povere vie di accesso o con vie di accesso congestionate è infatti un aeroporto penalizzato.

Il 28 febbraio 1990 l'assemblea degli azionisti SAGAT ha deliberato un aumento di capitale che, tra nuove sottoscrizioni e sovrapprezzo, porterà nelle casse sociali la somma di lire 15.760.000.000.

Questa disponibilità finanziaria consentirà alla SAGAT di realizzare ad est della pista di volo infrastrutture per compagnie aeree con base sull'aeroporto di Torino-Caselle e per attività industriali aeronautiche.

Con il trasferimento poi in tale zona delle attività connesse con il traffico merci e di quelle a suo supporto, con la realizzazione di raccordi, piazzali per aeromobili, *hangars* e fabbricati, oltre ad alleviare i problemi di congestione che si verificheranno nel breve periodo a causa dell'aumento del traffico, si creeranno anche condizioni di base che favoriranno lo sviluppo di insediamenti aeronautici.

Alla scadenza del periodo di privatizzazione fissato dalla legge 22 ottobre 1986, n. 736, nel 2015, tutte le infrastrutture costruite dal Comune di Torino e dalla SAGAT diverranno però di proprietà dello Stato (legge 21 luglio 1965, n. 914).

Data la mole degli investimenti che il comune di Torino e la SAGAT stanno realizzando, questo limitato periodo di privatizzazione pone quindi non pochi problemi per il fatto che dal 2015 lo Stato - che vi ha destinato solo una minima parte di risorse - ne risulterebbe beneficiario esclusivo.

Vi sono poi problemi - certo non secondari - per l'ammortamento di questi investimenti e per l'accensione dei necessari mutui.

Si impone dunque una proroga del termine di privatizzazione, sulla scorta di quanto già avvenuto con la citata legge 22 ottobre 1986, n. 736.

La certezza di poter operare oltre il 2015 è poi essenziale anche sotto un altro aspetto: per affrontare l'impatto della *deregulation*.

La *deregulation* porterà infatti delle conseguenze anche per gli aeroporti in termini di concorrenzialità e di selettività, nel senso, e non sembri paradossale, che l'aeroporto più efficiente, che funziona meglio, che offre un miglior servizio all'utenza, sottrae traffico ad altri, almeno fino a quando è possibile con un aeroporto supplirne un altro.

I limiti sulla concorrenza tra aeroporti sono evidenti perchè se si deve andare ad Atene, non sarà l'aeroporto di Milano a supplire, e si dovrà utilizzare lo scalo greco. Ma i limiti non sono così netti per aeroporti siti nella stessa area geografica, e certamente lo sono meno per i collegamenti aerei merci.

Ne consegue che gli aeroporti dovranno trasformarsi da semplici scali ad imprese per la produzione di servizi complessi ed interdipendenti, esaltando sempre di più l'aspetto organizzativo e commerciale su quello statico.

Ma per poter interpretare questo ruolo di impresa, per potersi programmare e garantire un articolato sviluppo, per pianificare la propria attività anche da un punto di vista finanziario, occorrono lunghi orizzonti temporali.

Anche da qui dunque la necessità di una proroga del termine fissato dalla legge 22 ottobre 1986, n. 736.

**DISEGNO DI LEGGE**

—

Art. 1.

1. La durata della gestione privata dell'aeroporto di Torino-Caselle, stabilita dall'articolo 1 della legge 21 luglio 1965, n. 914, e dal decreto ministeriale 1° ottobre 1965 e successivamente prorogata dalla legge 22 ottobre 1986, n. 736, è ulteriormente prorogata per venti anni.