SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

N. 2173

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore CAMPUS

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 9 OTTOBRE 1995

Norme relative alla liberalizzazione del traffico aereo

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1700)

ONOREVOLI SENATORI. - Dal 1° gennaio 1996, in base all'articolo 5 del regolamento CEE n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, verrà a cessare l'attuale esclusiva dell'Alitalia sulla quasi totalità delle rotte nazionali; le compagnie aeree attualmente presenti sul mercato nazionale potranno quindi profittare di questa parziale liberalizzazione del cabotaggio per coprire anche quelle rotte interne ora esclusive della compagnia di bandiera.

Lo scopo che si prefigge la normativa europea è quello di aumentare la concorrenza tra vettori con conseguente miglioramento dei servizi e presumibili diminuzioni delle tariffe.

L'esperienza di questi anni ha dimostrato peraltro che, nelle pochissime rotte interne ove già esiste la contemporanea presenza di due diversi vettori (ad esempio la rotta Milano-Roma gestita sia da Alitalia che da Meridiana, in cui tra l'altro non esiste una reale concorrenza perchè la Meridiana è relegata nello scalo di Malpensa), non si è realizzato per i cittadini alcun beneficio in termini di riduzione dei costi, e che anche tali tratte costano ancora di più delle tratte internazionali analoghe o anche più lunghe, in cui esiste una maggiore ed effettiva concorrenza. Si ritiene che un maggiore ampliamento del numero possibile di vettori, purchè inclusi tra gli operatori che siano forniti delle apposite certificazioni e licenze previste dalle direttive e dai regolamenti comunitari, potrà effettivamente portare ad una riduzione delle tariffe, oltre all'ovvio miglioramento dei servizi e delle opportunità offerte ai cittadini.

Ricordando la peculiarità delle due isole maggiori, ed in particolare della Sardegna, che per il loro isolamento geografico e per la perdurante difficoltà e l'elevato costo dei trasporti subiscono enormi svantaggi in termini sia economici che sociali, appare utile richiamare l'articolo 5 del citato regolamento CEE n. 2408 del 1992, entrato in vigore il 1° gennaio 1993: «Sulle rotte nazionali che al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento formano oggetto di concessione esclusiva in forza di legge o di contratto, e laddove altre forme di trasporto non possano garantire un servizio adeguato ed ininterrotto, tale concessione può sussistere fino alla sua scadenza, limitatamente comunque ad un periodo di tre anni. Pertanto decorsi i tre anni previsti dal regolamento alla fine del 1995 dovranno decadere tutte le esclusive».

Per quanto sia comprensibile la decisione del Governo italiano di tutelare le attuali compagnie aeree interne per un ulteriore periodo di tempo, rimandando così al 1° aprile 1997 la reale liberalizzazione intracomunitaria di tutte le rotte nazionali, si ritiene che la già citata peculiarità geografica della Sardegna, per le elevate implicazioni sociali ed economiche riguardanti oltre 1,5 milioni di cittadini italiani, che sono attualmente svantaggiati sulle possibilità e costi dei trasporti rispetto agli altri abitanti del resto d'Italia, possa essere motivo sufficiente per una deroga specifica alle precedenti deliberazioni.

Il valore di un atto legislativo che autorizzi l'accesso alle rotte interne di collegamento con la Sardegna a tutti i vettori comunitari appare pertanto ampiamente motivato dalla necessità di dover garantire a tutti i cittadini analoghe possibilità ed il riconoscimento di analoghe esigenze. Giova ricordare ancora una volta le gravissime crisi che si creano troppo spesso in Sardegna per la sovrapposizione di agitazioni sindacali sia nel settore del trasporto aereo che in quello navale, che rendono tale regione completamente isolata dal resto dell'Italia.

Con l'articolo 2 si vuole sancire e rinforzare la possibilità di garantire reali benefici ai cittadini residenti nella Sardegna dando ai livelli periferici, agli enti locali dalle singole aziende aeroportuali, la opportunità di contrattare con i diversi vettori, in relazione alle singole tratte, durata delle autorizzazioni, costi, orari e spazi aeroportuali, subordinatamente alla verifica della legittimità, della sicurezza e disponibilità degli *slots*, da effettuarsi da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione, nonchè dei competenti organismi dell'aviazione civile.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. È consentito, dal 1° gennaio 1996, ai vettori aerei comunitari di esercitare diritti di traffico sulle rotte nazionali di collegamento con la Sardegna, anche se già affidate in concessione.

Art. 2.

1. Le autorizzazioni, regolamentazioni, spazi orari, servizi e tariffe verranno contrattati tra i legali rappresentanti dei vettori e le società di gestione aeroportuali, di concerto con la regione Sardegna, le province ed i comuni interessati, previo parere vincolante del Ministero dei trasporti e della navigazione.