

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1766

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**RIPAMONTI, DOSI, BERTÈ, BUTTÈ, BRUSASCA, GENNAI TONIETTI
ERISIA, CALVI, COLOMBO VITTORINO, LONGONI, ORIGLIA, MIGLIORI,
SANGALLI, AZIMONTI, BARONI, LOMBARDI GIOVANNI, ROSELLI,
FERRARI GIOVANNI, GITTI, BELOTTI, BIAGGI NULLO, BIANCHI
GERARDO, BUZZETTI, COLLEONI, PATRINI, PEDINI, REPOSSI, TER-
RAGNI, VICENTINI, ZANIBELLI, ALESSANDRINI**

Presentata il 27 novembre 1959

Provvedimenti per l'esecuzione di opere straordinarie negli aeroporti di Milano-Linate e Milano-Malpensa

ONOREVOLI COLLEGHI! — Con la proposta di legge sottoposta al vostro esame si intende raggiungere l'attuazione del sistema aeroportuale di Milano e della regione lombarda, con l'ampliamento ed il completamento delle attrezzature degli aeroporti di Milano-Linate e di Milano-Malpensa.

Tali aeroporti affidati in concessione per la costruzione e l'esercizio alla società esercizi aeroportuali (S. E. A.), sono di proprietà del Demanio aeronautico.

L'esigenza di adeguare agli sviluppi del traffico aereo gli aeroporti al servizio della regione lombarda è, tra l'altro, documentata dal rilevamento dei movimenti di aerei passeggeri, merci, poste e degli incrementi accertati nel biennio 1957-58, quali risultano dalla seguente tabella:

Movimenti	1957	1958	Aumento percentuale
Aerei	7.887.	10.061.	27,56 %
Passeggeri	421.442	546.315	29,62 %
Merci (kg.)	5.799.988	7.299.381	25,85 %
Posta (kg.)	1.390.886	1.617.165	16,26 %

Infatti, mentre le statistiche internazionali rilevano un incremento medio annuo del traffico aereo, in tutte le sue varie voci, nella percentuale dell'11,50 per cento, il movimento complessivo nel sistema aeroportuale di Milano, denuncia un incremento medio del 24,82 per cento (viaggiatori, merci, posta, aerei). Inoltre, l'entrata in servizio dei quadrigetti, il conseguente impiego su larga scala per il trasporto di merci degli aerei convenzionali, la diminuzione delle tariffe, l'incremento del reddito e lo sviluppo economico dell'area lombarda, rappresentano elementi di certezza di ulteriore sviluppo dei traffici aerei, con gradienti maggiori che per il passato.

Sulla base di tali considerazioni è stato impostato e inquadrato il problema aeroportuale di Milano, la cui soluzione prevede l'integrazione degli aeroporti di Milano-Malpensa e di Milano-Linate in un unico sistema organico. A maggior chiarimento si ritengono indispensabili alcuni accenni sulla situazione aeroportuale di Milano nell'immediato dopoguerra e sui successivi sviluppi.

La riapertura al traffico civile dell'aeroporto di Linate, al servizio delle linee nazionali e di una linea internazionale collegata con la L. A. I., avvenne nell'aprile del 1947: l'aeroporto era dotato di una pista di 600

metri, larga 60 metri, prolungata a 900 metri con l'apposizione di piste metalliche (grelle).

Nel marzo del 1948 venne pure aperto al traffico civile l'aeroporto di Malpensa la cui gestione venne affidata alla società aeroporto di Busto, costituita da un gruppo di industriali locali. Tale società aveva provveduto a riattare la pista in calcestruzzo e bitume costruita dalle forze armate tedesche, a costruire il piazzale di parcheggio dei velivoli e il raccordo con la pista, nonché un padiglione destinato alle prime esigenze di aerostazione.

Nel 1955 la società aeroporto di Busto, a seguito dell'acquisizione di partecipazioni azionarie da parte del comune di Milano e della provincia di Milano, venne trasformata nella società esercizi aeroportuali con sede in Milano. Il capitale sociale venne successivamente aumentato fino a 2 miliardi di lire e la partecipazione degli enti pubblici portata al 97 per cento.

Nel novembre 1956 la S. E. A. rinnovò al Ministero della difesa la richiesta di concessione dell'aeroporto di Milano-Linate e di abbinamento della gestione con l'aeroporto della Malpensa e predispose il piano di ampliamento e di completamento dei due aeroporti, così da trasformarli in un vero e moderno sistema aeroportuale.

Tale sistema comporta l'utilizzazione dell'aeroporto di Milano-Malpensa per le linee intercontinentali e di Milano-Linate per le linee nazionali e continentali, garantendo nel contempo le complementarità degli stessi, così da assicurare la continuità del traffico e la selezione dello stesso.

L'aeroporto di Milano-Malpensa sarà dotato delle più complete e perfette attrezzature rispondenti ai requisiti internazionali di navigazione. Disporrà di due piste parallele orientate secondo l'asse nord-sud e raccordate ad una pista di rullaggio che condurrà ad ampi piazzali per la sosta dei veivoli, nonché di una moderna attrezzata aerostazione.

La pista di volo ovest sarà della lunghezza di metri 2625 e larga metri 60, la pista di volo est della lunghezza di metri 3915 e larga metri 60, sarà adatta a tutti quei tipi di quadrigetti che tra breve entreranno in linea di navigazione per i voli intercontinentali.

L'aerostazione di Milano-Malpensa sarà costituita da un complesso funzionale per la partenza, il transito e l'arrivo dei passeggeri e delle merci, rispondente a criteri della massima razionalità e modernità.

L'aeroporto di Milano-Linate, pur dovendo servire solo al traffico nazionale e continentale, sarà dotato di moderne attrezzature progettate secondo gli stessi criteri di funzionalità dell'aeroporto di Malpensa. Avrà una pista di volo della lunghezza di metri 2237, larga metri 60, ed una pista di rullaggio di metri 1866 e larga metri 30; disporrà pure di un'ampio piazzale per la sosta dei velivoli e di una adeguata aerostazione per il movimento dei passeggeri e delle merci.

L'esecuzione del programma di sistemazione degli aeroporti di Milano-Linate e di Milano-Malpensa sopra sintetizzato, importa una spesa globale che, in base ai preventivi di costo delle varie opere, si aggira intorno ai 20 miliardi di lire, dei quali lire 17.500.000.000 circa a carico della S. E. A. e i rimanenti a carico degli enti pubblici milanesi.

Rientrano in tale spesa opere di diretta competenza dello Stato e dal Ministero della difesa poste a carico della società esercizi aeroportuali, quali la costruzione della caserma dei vigili del fuoco, la stazione sanitaria medico-contumaciale e veterinaria, il centro deposito e smistamento merci doganali con uffici per operatori e per relativi controlli, il raccordo stradale Malpensa-autostrada Laghi (Casello di Busto Arsizio), gli alloggi per le forze di pubblica sicurezza, le caserme per il personale militare di stanza negli aeroporti.

Il finanziamento della spesa viene assicurato mediante l'assunzione di mutui a lunga scadenza in parte già affidati dalla Cassa depositi e prestiti, con la garanzia del comune di Milano, in parte in corso di contrattazione, oltre al finanziamento diretto dello stesso comune di Milano.

Gli oneri finanziari derivanti dall'ammortamento del capitale e dagli interessi passivi non potranno essere fronteggiati con i risultati economici della gestione, sulla base dei ricavi fin qui accertati.

Si prospetta di conseguenza un disavanzo nel preventivo di gestione di oltre due miliardi, suscettibile di riduzione nel tempo in correlazione con gli sviluppi del traffico aereo.

Si presenta perciò come inderogabile necessità, l'urgenza dell'intervento dello Stato mediante la corresponsione di un contributo annuo costante di almeno un miliardo di lire, per trenta anni, al fine di contenere il disavanzo di esercizio dei primi anni in limiti sopportabili dagli enti locali milanesi, i quali saranno chiamati a integrare con contributi a fondo perduto il bilancio della società esercizi aeroportuali.

Tale richiesta viene formulata in analogia a quanto già disposto con le leggi 16 aprile 1954, n. 156: «Costruzione dell'aeroporto di Genova-Sestri» e 5 maggio 1956, n. 524: «Costruzione dei nuovi aeroporti civili di Venezia e Palermo ed esecuzione di opere straordinarie agli aeroporti già aperti per traffico aereo civile».

Per l'aeroporto di Genova è stato assicurato il contributo annuo di 500 milioni per trenta anni, dal 1954-55 al 1983-84, su una spesa preventivata di 12 miliardi e 800 milioni. Si è inoltre autorizzata la Camera di commercio, industria e agricoltura di Genova, al fine di completare il finanziamento, a percepire, con le modalità di riscossione della sovrainposta camerale, un contributo a carico dei contribuenti camerale, commisurato allo 0,50 per cento dell'imponibile della imposta di ricchezza mobile di categoria *B* e di categoria *C*.

Per la costruzione degli aeroporti di Venezia e Palermo è stato assicurato un contributo dello Stato di lire 10 miliardi, in ragione di lire un miliardo per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1956-57 al 1965-66.

* * *

La presente proposta di legge commisura, all'articolo 1, in lire un miliardo per trenta anni, il contributo a favore della società esercizi aeroportuali di Milano, quale concorso per il completamento delle infrastrutture del sistema aeroportuale di Milano-Linate e di Milano Malpensa, ivi comprese le opere che dovrebbero essere realizzate direttamente dai Ministeri interessati.

Con la dichiarazione di pubblica utilità delle opere sopracitate (articolo 2), la so-

cietà esercizi aeroportuali viene autorizzata a provvedere direttamente agli espropri secondo le modalità previste dall'articolo 24 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, determinandosi l'indennità di esproprio in base alle stime da eseguirsi da parte dell'Ufficio tecnico erariale di Milano.

In analogia a quanto disposto dalla legge 16 aprile 1954, n. 156, per la costruzione dell'aeroporto di Genova-Sestri, all'articolo 3 vengono concesse le esenzioni da tributi e oneri di qualsiasi natura per le convenzioni e gli atti economici necessari o connessi con la costruzione, la manutenzione e l'esercizio degli aeroporti.

Tali esenzioni vengono estese alle contribuzioni di Enti pubblici e privati, alle eventuali donazioni e oblazioni, ai contratti di appalto e a quelli relativi alle operazioni finanziarie connesse con gli appalti stessi.

Rientrano nelle esenzioni anche le imposte comunali, ivi compresa la imposta di consumo sui materiali destinati alla costruzione ed alla manutenzione degli aeroporti.

Il contributo erariale dovrà essere iscritto in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, per ogni esercizio finanziario dal 1960-61 al 1989-90 (art. 4).

* * *

Onorevoli colleghi! L'approvazione della presente proposta di legge consentirà la completa attuazione del sistema aeroportuale di Milano ed oltre ad apportare un notevole incremento al demanio aeronautico, garantirà alla regione lombarda gli indispensabili aeroporti, venendo così a contribuire allo sviluppo generale del Paese.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

È concesso il contributo statale annuo di lire un miliardo per 30 anni, dal 1960-61 al 1989-90, a favore della società esercizi aeroportuali di Milano, quale concorso nelle spese per la esecuzione di opere straordinarie negli aeroporti di Milano-Linate e Milano-Malpensa, già aperti al traffico aereo civile.

ART. 2.

Tutte le opere previste dall'articolo 1 da eseguire in conformità ai relativi progetti approvati dal competente Ministero, sono dichiarate di pubblica utilità, urgenti ed indifferibili a tutti gli effetti di legge.

La società esercizi aeroportuali è autorizzata a provvedere direttamente alle operazioni di esproprio previste dall'articolo 24 della legge 25 giugno 1865, n. 2359; la determinazione delle indennità di esproprio sarà compiuta in base alle stime eseguite dall'Ufficio tecnico erariale di Milano. Tali stime sostituiranno, per tutti gli effetti di cui all'articolo 48 della legge citata, le perizie previste dall'articolo 32 della legge medesima.

ART. 3.

Tutte le convenzioni e gli atti economici necessari o connessi con la costruzione, manutenzione ed esercizio degli aeroporti sono esenti da tributi od oneri di qualsiasi natura, ivi compresa l'imposta generale sulla entrata conseguente a dette convenzioni.

Sono altresì esenti da qualsiasi imposta o tassa le contribuzioni di enti pubblici e privati, nonché le eventuali donazioni ed oblazioni; i contratti di appalto per la costruzione e manutenzione degli aeroporti, nonché i contratti relativi alle operazioni finanziarie connesse con gli appalti stessi, compresi quelli per l'eventuale cessione del contributo dello Stato.

L'esenzione riguarda anche le imposte comunali, ivi compresa l'imposta di consumo sui materiali destinati alla costruzione e manutenzione degli aeroporti.

ART. 4.

La somma annua prevista dall'articolo 1 sarà iscritta in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, per ogni esercizio finanziario dal 1960 1961 al 1989-90.