

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 4522

## DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI  
(MANCINI GIACOMO)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO  
(COLOMBO EMILIO)

COL MINISTRO DEL BILANCIO  
E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA  
(PIERACCINI)

COL MINISTRO DELLA DIFESA  
(TREMELLONI)

COL MINISTRO DELL'AGRICOLTURA E DELLE FORESTE  
(RESTIVO)

E COL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE  
(SCALFARO)

Conversione in legge del decreto-legge 31 ottobre 1967, n. 969, concernente il finanziamento per l'esecuzione di opere di completamento ed ampliamento dell'aeroporto intercontinentale «Leonardo da Vinci» di Roma-Fiumicino

*Seduta del 17-31 ottobre 1967*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il traffico aereo nell'aeroporto intercontinentale «Leonardo da Vinci» di Roma-Fiumicino ha avuto in questi ultimi anni — e continua tuttora ad avere — un incremento notevolissimo e sensibilmente superiore alle previsioni già assunte a base della progettazione dell'aeroporto stesso.

Infatti, la particolare posizione geografica dello scalo ubicato al centro del Mediterraneo

— che ne fa un punto di sosta e di rifornimento ideale per le linee aeree internazionali ed intercontinentali — unitamente all'incremento generale che si riscontra dovunque nei traffici aerei, ha fatto sì che dalla sua apertura i movimenti degli aerei in transito si sono incrementati di oltre un terzo, il numero dei passeggeri è aumentato di oltre il 70 per cento e il quantitativo di merci e posta si è quasi raddoppiato.

Allo scopo di far fronte sia alle accresciute esigenze presenti, che a quelle future, attendibilmente ancora superiori, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile predispose un progetto di massima di piano regolatore generale delle opere di ampliamento e completamento dell'aeroporto di Roma-Fiumicino, che ha già ottenuto il parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'attuale capacità operativa dell'aeroporto « Leonardo da Vinci » è commisurata a due sole piste di volo all'incirca perpendicolari tra loro: già a partire dal 1966 si opera a Fiumicino in regime di piena saturazione, caratterizzata quantitativamente, in detto anno, da 108.000 movimenti di aerei, 4.150.000 passeggeri, 610.000 quintali di merci e 284.000 quintali di posta: la media giornaliera di 280 movimenti è stata accompagnata da « punte » giornaliere di 333 movimenti ed orarie di oltre 37, con il conseguente inconveniente della sia pure non frequente e limitata inosservanza degli orari.

Anche ammettendo, in via di semplice ipotesi, per gli anni restanti fino al 1975 un incremento annuo minore rispetto a quello riscontrato precedentemente, nel 1975 si può prevedere un numero di movimenti aerei pari a 165.000, con 10.900.000 passeggeri in transito, 1.300.000 quintali di merci e 1.000.000 quintali di posta.

Le opere che si propongono consentiranno di soddisfare pienamente tutte le esigenze fino al 1975 ed anche oltre.

Esse consistono, nelle loro linee essenziali, nella costruzione di una pista di volo strumentale di metri 3.900; nella parallela via di rullaggio, bretelle di collegamento e raccordi alle aree di manovra; nel prolungamento della pista di volo n. 2 e della relativa via di rullaggio; nell'apprestamento di nuovi piazzali di sosta aerei, prospicienti le nuove aerostazioni viaggiatori e merci; nella costruzione di una seconda aerostazione per passeggeri viaggianti su aerei nazionali a servizio delle linee internazionali ed interne e nell'ampliamento della aerostazione merci esistente; nella sistemazione idraulica dei terreni interessati dalle nuove infrastrutture; nell'attuazione di impianti di telecomunicazioni a corredo delle nuove infrastrutture, del raccordo stradale della nuova aerostazione viaggiatori alla statale 201, con completamento della rete viaria interna all'aeroporto e realizzazione di ulteriori parcheggi per autoveicoli.

Per quanto concerne l'ammontare delle varie categorie di opere da realizzare in esecuzione del presente decreto, sarà sufficiente

accennare che la pavimentazione delle piste di volo, piazzali, ecc. richiederanno il maggiore importo di circa 20 miliardi, seguite dai fabbricati per un ammontare superiore di 10 miliardi e dagli impianti e opere varie per l'importo di circa 5 miliardi.

. . .

Da quanto è stato esposto appare evidente non soltanto l'importanza delle opere sotto l'aspetto tecnico e la loro entità sotto l'aspetto finanziario, ma anche l'assoluta necessità che esse siano al più presto iniziate e siano portate a termine in tempo utile per soddisfare il maggior traffico già verificatosi rispetto alle previsioni iniziali e quello che, anche per la non lontana entrata in servizio dei nuovi tipi di aerei supersonici, si verificherà in un prossimo futuro.

È perciò indispensabile poter procedere senza alcun indugio all'organizzazione amministrativa e tecnica occorrente, disponendo con la necessaria immediatezza delle somme stanziare.

Ciò giustifica il ricorso alla forma del decreto-legge, ai sensi dell'articolo 77, secondo comma, della Costituzione.

. .

Con tale decreto viene autorizzata (articolo 1) la spesa di lire 35.000.000.000, ripartita negli anni dal 1967 al 1973, e destinata al finanziamento delle opere di sistemazione e completamento delle infrastrutture aeroportuali già esistenti e di ampliamento e completamento dell'aeroporto, secondo un programma che sarà formulato d'intesa dai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti ed aviazione civile (articolo 2) e che stabilirà fra l'altro le categorie di priorità delle opere, così da garantirne la esecuzione secondo un piano tecnico prestabilito e, nelle linee generali, definitivo.

In conformità con la deliberazione adottata dal CIPE nella riunione del 19 ottobre 1967, i lavori previsti nel programma saranno eseguiti a cura del Ministero dei lavori pubblici (articolo 2, primo comma) e, perciò, seguendo la procedura ordinaria per le opere affidate a quel Ministero, utilizzando l'organizzazione amministrativa esistente, con la sola integrazione prevista dall'articolo 4, il quale consente l'istituzione di un ufficio speciale del genio civile con il compito principale di progettare ed eseguire le opere, valendosi di un

apposito laboratorio per prove e controllo di materiali. L'istituzione di quest'ufficio — che non comporta aumento di organici ed ha la durata dei lavori — è sembrata necessaria allo scopo di accentrare in un organismo adeguatamente attrezzato la redazione e l'attuazione di progetti, che esigono uno studio coordinato ed una visione unitaria dei problemi da affrontare e risolvere, secondo i criteri ed i metodi tecnici più attuali ed efficienti; al quale scopo è sembrato opportuno assicurare, quando sia ritenuta necessaria, la collaborazione di esperti anche estranei all'amministrazione dello Stato, particolarmente qualificati nei settori in cui rientrano le singole opere programmate (articolo 5).

Allo scopo di accelerare l'attuazione del programma è stato previsto, con una norma che ha numerosi precedenti in materia di lavori pubblici, che l'approvazione del progetto generale di massima delle opere equivale a dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità (articolo 3); che le indennità di

espropriazione sono stabilite dall'ufficio tecnico erariale competente, la cui stima sostituisce ad ogni effetto la perizia giudiziale prevista dall'articolo 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359 (articolo 7); e che per la gestione delle opere e per le altre spese previste dal decreto possono essere emessi ordini di accreditamento senza limiti di importo (articolo 6).

Altre norme stabiliscono il modo di determinazione dei compensi per incarichi di studio e progettazione a docenti universitari ed a liberi professionisti (articolo 5 secondo comma); la possibilità di affidare collaudi anche a funzionari di altri Ministeri, quando le opere da collaudare ne interessino la competenza tecnica (articolo 5, terzo comma); quali spese, oltre quelle direttamente attinenti alle opere ed ai lavori previsti nel programma, debbano gravare sugli stanziamenti disposti con l'articolo 1 (articolo 6, primo comma).

Con l'articolo 8 si provvede infine alla copertura degli oneri derivanti dall'applicazione del presente decreto.

---

## DISEGNO DI LEGGE

### ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il decreto-legge 31 ottobre 1967, n. 969, concernente ulteriori finanziamenti per l'esecuzione di opere di completamento ed ampliamento dell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino.

ALLEGATO.

*Decreto del Presidente della Repubblica del 31 ottobre 1967, n. 969, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 273 del 31 ottobre 1967.*

## IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'articolo 77 della Costituzione;

Ritenuta la necessità e l'urgenza di disporre ulteriori finanziamenti per l'esecuzione di opere di completamento ed ampliamento dell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma - Fiumicino - in relazione all'attuale volume di traffico dell'aeroporto stesso ed al prevedibile suo incremento nel prossimo quinquennio;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, dei trasporti e aviazione civile, della difesa, della agricoltura e foreste;

DECRETA:

### ARTICOLO 1.

Per la sistemazione ed il completamento delle infrastrutture esistenti nell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma (Fiumicino) e per l'ampliamento ed il completamento dell'aeroporto stesso, secondo il programma previsto dall'articolo 2, è autorizzata la spesa complessiva di lire 35.000.000.000.

La somma indicata nel precedente comma sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 5.000.000.000 annui in ciascuno degli anni finanziari dal 1967 al 1973.

### ARTICOLO 2.

In deroga alle disposizioni dell'articolo 4 della legge 20 gennaio 1963, n. 141, le opere finanziate ai sensi del precedente articolo sono eseguite a cura del Ministero dei lavori pubblici.

Il programma di massima delle opere e l'ordine della loro priorità sono stabiliti con decreto dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti ed aviazione civile, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Nella stessa forma e con la stessa procedura sono stabilite le varianti al programma ed alle priorità, che si rendessero necessarie nel corso dei lavori.

### ARTICOLO 3.

L'approvazione del progetto generale di massima delle opere previste nel programma e delle eventuali successive varianti ha gli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità.

ARTICOLO 4.

Con decreto del Ministro dei lavori pubblici è istituito, presso il Ministero dei lavori pubblici, un Ufficio speciale del Genio civile con il compito di provvedere allo studio, alla progettazione, alla direzione, all'assistenza ed alla contabilizzazione dei lavori.

Dell'Ufficio speciale fa parte anche un funzionario tecnico della direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Presso l'Ufficio suddetto è costituito un laboratorio prove e controllo materiali.

ARTICOLO 5.

Il Ministro dei lavori pubblici può affidare a docenti universitari ed a liberi professionisti incarichi di studio, di progettazione e di collaudo delle opere previste nel programma.

Il compenso per gli incarichi di studio e di progettazione è stabilito con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro del tesoro.

In deroga alle disposizioni in vigore, possono essere nominati collaudatori anche funzionari in servizio presso altri Ministeri.

ARTICOLO 6.

Gravano sugli stanziamenti autorizzati con l'articolo 1 anche le spese per il funzionamento dell'Ufficio di cui all'articolo 4, per l'impianto ed il funzionamento del laboratorio previsto nello stesso articolo, per le occupazioni e le espropriazioni, per gli studi, per le progettazioni e per il compenso degli incarichi conferiti ai sensi dell'articolo 5 e per i collaudi.

Per la gestione delle opere e per le spese indicate nel precedente comma possono essere emessi ordini di accreditamento, anche per importi eccedenti quelli previsti dalle norme in vigore.

ARTICOLO 7.

Le indennità per le espropriazioni eventualmente occorrenti sono determinate dall'Ufficio tecnico erariale competente, nei modi previsti dagli articoli 39 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

L'Ufficio tecnico erariale comunica al Prefetto ed all'amministrazione espropriante l'indennità fissata.

La stima effettuata dall'Ufficio tecnico erariale sostituisce a tutti gli effetti la perizia giudiziale prevista dall'articolo 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

ARTICOLO 8.

Agli oneri derivanti dall'applicazione del presente decreto negli anni finanziari 1967 e 1968 si provvederà mediante corrispondente riduzione degli stanziamenti del capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni medesimi.

Il Ministero del tesoro è autorizzato ad effettuare con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ARTICOLO 9.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* e nello stesso giorno sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica Italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 ottobre 1967.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA  
SARAGAT

MORO — MANCINI GIACOMO — COLOMBO EMILIO —  
PIERACCINI — SCALFARO — TREMELLONI — RESTIVO.

Visto: *Il Guardasigilli*  
REALE ORONZO