

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4522-A

RELAZIONE DELLA IX COMMISSIONE PERMANENTE
(LAVORI PUBBLICI)

(RELATORE BRANDI)

SUL

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)

nella seduta del 17-31 ottobre 1967

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

Presentata alla Presidenza il 22 novembre 1967

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nell'ultimo decennio il traffico aereo italiano ha avuto uno sviluppo di gran lunga superiore alle previsioni, per cui il relativo tasso d'incremento annuo ha raggiunto valori maggiori sia del tasso d'incremento mondiale, che di quello europeo: tali ottimi risultati sono stati determinati, oltre che dall'assistenza di buoni aeroporti felicemente ubicati, anche dalle migliori condizioni tecniche delle avio-linee italiane e dal crescente richiamo che l'area italiana — attraverso i vari scali — esercita rispetto alle bandiere estere nel traffico aereo.

Anche l'imponente flusso turistico che interessa l'Italia tende sempre di più a servirsi del mezzo aereo.

Parallelamente si è affermato il trasporto aereo di merci, che consente di risparmiare tempo e denaro rispetto ai trasporti tradizionali su lunghe distanze, e — in epoca più recente — il servizio postale notturno esteso ai più importanti itinerari: l'incremento medio annuo nel settore merci è stato, negli ultimi anni, di circa il dieci per cento.

Attualmente i servizi aerei in territorio italiano vengono disimpegnati da una ventina di aeroporti, sedi di servizi regolari di linea, oltre ad un certo numero di scali minori usati soltanto in periodi saltuari.

Il programma di sviluppo economico prevede un notevole potenziamento dei servizi aerei, da realizzare anche mediante l'ammodernamento e l'ampliamento della rete aeroportuale esistente e l'istituzione di nuove linee interne con una spesa complessiva di 100 miliardi.

Tra i potenziamenti più notevoli in programma è da segnalare quello concernente l'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino: la fortunata posizione dello scalo aereo — che consente lo smistamento più ampio di passeggeri e merci e il rifornimento degli aerei in transito in una area situata lungo frequentate rotte intercontinentali e internazionali — ha indotto il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile a redigere un progetto di massima di piano regolatore generale comprendente le opere di ampliamento e completamento dell'aeroporto di Roma-Fiumicino, sul quale il Consiglio su-

periore dei lavori pubblici ha già espresso il proprio parere favorevole.

Aperto all'esercizio nel 1960 con due piste di volo ed una aerostazione internazionale, oltre ad impianti e fabbricati accessori, l'aeroporto « Leonardo da Vinci » ha avuto, nel 1966, 108.000 movimenti di aerei in transito, 4.150.000 passeggeri, 610.000 quintali di merci e 284.000 quintali di posta: la media giornaliera di 280 movimenti è stata, inoltre, caratterizzata da punte orarie di oltre 37 movimenti, con il conseguente inconveniente di una limitata inosservanza degli orari.

Per l'anno 1975 sono da prevedersi non meno di 165.000 movimenti aerei, 10.900.000 passeggeri in transito, 1.300.000 quintali di merci e 1.000.000 quintali di posta.

Nello scalo aereo della Capitale operano attualmente numerose società di navigazione straniera, ma una cospicua percentuale del traffico passeggeri e merci è da attribuire alla « Alitalia », che da tempo persegue, in Italia e all'estero, un sistematico programma di espansione.

La presenza sempre più sentita sulle rotte internazionali — oltre che lungo quelle italiane — della Compagnia di bandiera si accentuerà in misura notevole negli anni prossimi con il potenziamento e l'ammodernamento in programma della flotta aerea: l'ordinazione di 6 quadrireattori supersonici *B-2707* (per 286 passeggeri), l'entrata in servizio per il 1970 di 4 quadrireattori *B-747* (per 373 passeggeri o « tutto merci »), l'aumento dei quadrireattori *DC-8* fino alla consistenza di 22 unità e di bireattori *DC-9/30* fino a 40 unità e i 21 *Caravelle* in servizio testimoniano della cospicua vitalità della compagnia Alitalia, la cui flotta risulterà così composta integralmente da modernissimi aerei a reazione.

Per le accresciute esigenze della nostra Società aerea — e seguendo l'indirizzo adottato anche nei principali scali di altri Paesi europei e d'oltre oceano, che riservano alla propria compagnia di bandiera un'aerostazione — è prevista tra le nuove opere da attuare a Fiumicino una seconda aerostazione per passeggeri, viaggianti su aerei nazionali a servizio delle linee internazionali ed interne, lasciando al traffico delle altre Compagnie aeree l'attuale aerostazione delle linee internazionali.

Per attuare i fini precedentemente illustrati è stato predisposto e approvato il decreto-legge 31 ottobre 1967, n. 969, di cui si chiede la conversione in legge. Tale decreto-legge prevede per la realizzazione delle opere accennate la spesa complessiva di lire 35.000.000.000, ripartita negli anni dal 1967 al 1973 (articolo 1), secondo un programma da stabilirsi con decreti dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile (articolo 2).

Sia pure a titolo meramente indicativo, è opportuno accennare alla presumibile sequenza delle varie opere, da attuare, per dimostrare la vastità degli interventi che si propongono:

1^a priorità:

acquisizione dei terreni nella zona di ampliamento dell'aeroporto e relative opere di bonifica; prolungamento pista di volo n. 2 e nuova pista di volo n. 3 con relative vie di rullaggio, raccordi, piazzali di manovra e sosta aerei;

impianti di aiuto visuale alla navigazione aerea, impianti di radio-assistenza, adeguamento attrezzature di controllo aereo;

aerostazione per aerei *Jumbo Jet* (di grande capacità) e relativi piazzali di parcheggio per aerei; sistemazione della esistente aerostazione per le linee internazionali.

L'ammontare di tali opere più urgenti può valutarsi in lire 15 miliardi in cifra tonda, pari quindi al 43 per cento del totale, e costituisce l'impegno finanziario maggiore rispetto alle altre priorità proprio per lo stato di crescente saturazione dello scalo intercontinentale, che impone un urgente e massiccio intervento.

2^a priorità:

completamento della rete stradale, delle fognature, eccetera;

completamento di impianti vari;

completamento di fabbricati aeroportuali.

Per questo gruppo di opere è prevedibile una spesa di circa 4 miliardi di lire, pari all'11 per cento del globale ammontare.

3^a priorità:

completamento della rete viaria ed allacciamento alle strade esterne, piazzali per parcheggi;

completamento impianti relativi alle nuove opere;

nuova aerostazione;

opere varie.

L'ammontare presumibile per tali interventi si aggira sui 16 miliardi di lire, corrispondente al 46 per cento della spesa totale.

Per quanto attiene all'incidenza dei vari gruppi di opere da realizzare, basterà osservare che l'apprestamento di piste, di vie di rullaggio e di piazzali per aerei, di nuove costruzioni viarie, di nuovi parcheggi, eccetera importerà una spesa pari a circa 20 miliardi di lire; seguiranno i fabbricati e gli impianti di opere viarie per un importo complessivo di spesa che potrà raggiungere circa 15 miliardi di lire.

Nella spesa autorizzata con il decreto-legge rientrano — come chiarisce l'articolo 6 — le spese di funzionamento dell'Ufficio speciale del genio civile, tra i cui compiti precipuo è quello della progettazione e del coordinamento delle varie opere.

Se si tiene conto della necessità di progettare, eseguire e contabilizzare un complesso di opere così vario e nel più breve tempo possibile, al fine di scongiurare la « perdita » di linee e di voli ove gli interventi programmati non venissero tempestivamente realizzati e quindi le attuali infrastrutture aeroportuali non fossero più in grado di far fronte alle maggiori esigenze del traffico aereo, risulta evidente la necessità di assicurare un avanzamento medio mensile dei lavori di circa 1 miliardo di lire.

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).

A tale fine, e nella considerazione che le opere in programma debbono essere eseguite con la massima urgenza, si ritiene necessario poter fare affidamento su un'organizzazione speciale e snella: infatti, dovendo ammettere che la particolare natura delle opere in programma, interessanti vari settori, richiede una progettazione totalmente coordinata e tempestivamente programmata, appare opportuno prevedere un ufficio speciale del genio civile — con annesso laboratorio sperimentale per controllo dei materiali da costruzione (articolo 4) — che non comporta alcun aumento di organico e funzionerà per tutta la durata dei lavori.

Nel pieno rispetto della procedura ordinaria per le opere affidate al Ministero dei lavori pubblici — utilizzando l'organizzazione amministrativa esistente, quella consultiva prevista dalla legge 13 maggio 1965, n. 431, e la competenza tecnica del Consiglio superiore dei lavori pubblici ed avvalendosi, ove occorra, della collaborazione di esperti anche estranei all'amministrazione dello Stato (articolo 5) — il nuovo ufficio opererà sia in sede

progettuale, sia in quella esecutiva: il suo contributo alla progettazione delle opere avverrà soprattutto nel settore delle piste e dei piazzali nonché in quello delle costruzioni idrauliche, ricorrendo invece alla competenza specifica di ingegneri e architetti liberi professionisti e, quando occorra, di ditte specializzate nei settori dell'edilizia aeroportuale e degli impianti.

Con una norma che trova riscontro in numerosi precedenti nel settore dei lavori pubblici, per accelerare l'attuazione del programma, viene previsto che l'approvazione del progetto generale di massima delle opere equivale a dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità delle opere (articolo 3).

Le indennità di espropriazione per i terreni interessati dalle costruende opere saranno stabiliti dall'Ufficio tecnico erariale competente, le cui stime sostituiranno quelle del tribunale previste dall'articolo 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359 (articolo 7), con il che sarà possibile conseguire un notevole acceleramento procedurale.

L'articolo 6 del decreto-legge indica nel primo comma quali spese — oltre quelle relative alla gestione delle opere previste nel programma — debbono gravare sugli stanziamenti di cui dall'articolo 1, e nel secondo comma stabilisce che a tal fine possono essere emessi ordini di accreditamento senza limiti di importo.

Altre norme, tutte contenute nell'articolo 5, stabiliscono le modalità di determinazione dei compensi per incarichi di studio e progettazione a docenti universitari e a liberi professionisti (secondo comma) e la possibilità di affidare collaudi anche a funzionari di altre amministrazioni, nei casi in cui le opere da collaudare ne interessino la specifica competenza tecnica (terzo comma).

Infine con l'articolo 8 si provvede alla copertura degli oneri conseguenti all'applicazione del provvedimento.

In base a tali considerazioni, il Relatore invita la Camera ad approvare il presente disegno di legge nel testo della Commissione.

BRANDI, *Relatore.*

DISEGNO DI LEGGE DEL MINISTERO

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.

TESTO DELLA COMMISSIONE

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, *con le seguenti modificazioni:*

L'articolo 4 è sostituito dal seguente:

« Per la durata dei lavori previsti dall'articolo 1, 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.

All'ufficio speciale del genio civile suddetto è annesso un laboratorio prove e controllo materiali.

La composizione e l'organizzazione dell'ufficio speciale del genio civile e del laboratorio annesso sono stabilite dal Ministro dei lavori pubblici con propri decreti.

Allo studio ed alla definizione dei criteri di progettazione delle opere parteciperanno funzionari tecnici della direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».