

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 887

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CASTELLUCCI, CIAFFI, de' COCCI, FOSCHI, TAMBRONI ARMAROLI,
TOZZI CONDIVI, CORONA, ORLANDI, LATTANZI, BARCA, BASTIA-
NELLI, BENEDETTI, BRUNI, DE LAURENTIIS, VALORI**

Presentata il 23 gennaio 1969

Sistemazione e potenziamento dello scalo civile dell'aeroporto di Ancona in Falconara

ONOREVOLI COLLEGHI! — La provincia di Ancona, a norma dell'articolo 3 della legge 23 giugno 1927, n. 1630, che faceva obbligo alle province di provvedere all'acquisto di terreni, all'impianto, alla manutenzione ed alla custodia dei campi di fortuna per l'approdo e la partenza dei velivoli lungo le rotte aeree, riconoscendo la necessità di soddisfare le esigenze delle comunicazioni aeree per i servizi di avio-linee, già allora istituiti e per quelli in corso di istituzione, con deliberazione 15 marzo 1930, approvò il progetto, munito delle prescritte sanzioni superiori, dei lavori per la costruzione di un campo di fortuna in Falconara.

Con decreto 5 ottobre 1929, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 238 del 12 di quello stesso mese, il ministro dell'aeronautica ordinò formalmente la istituzione del campo di fortuna nel comune di Ancona - frazione Falconara - contrada Fiumesino.

Le opere furono finanziate, mediante mutuo di lire 2 milioni, contratto con la Cassa depositi e prestiti, dalla provincia.

Successivamente per effetto della legge 8 giugno 1933, n. 1119, i campi di fortuna di proprietà provinciale passarono a titolo gratuito in proprietà dello Stato e furono acquisiti al demanio aeronautico.

Nell'elenco degli aeroporti civili, contenuto nei decreti ministeriali 20 febbraio 1938 e 1° dicembre 1939, vennero compresi l'aeroporto di Ancona in Falconara (circonscrizione doganale di Ancona) e l'idroscalo di Ancona.

Intervennero poi il periodo bellico 1940-1945, durante il quale il campo fu danneggiato ed occupato dagli Alleati fino a che, col ritiro delle truppe, il campo rimase inutilizzato, salvo un brevissimo periodo in cui venne adibito a scalo di linee aeree della società Transadriatica.

Nel mese di maggio 1948 furono tenute in Ancona, per iniziativa della provincia e di altri enti locali, alcune riunioni per la riattivazione dell'aeroporto per i servizi civili, e furono presi contatti con la direzione generale del demanio del Ministero della difesa aeronautica, per la rimessa in efficienza dell'aeroporto stesso, che fu anche visitato il 23 luglio 1948 da apposita commissione ministeriale che emise parere favorevole, dato il regime dei venti della zona, la posizione degli ostacoli, le dimensioni del campo ed emanò alcune prescrizioni tecniche per le opere di ripristino.

Nel 1949 gli enti locali (provincia di Ancona, comune di Ancona, comune di Falconara, camera di commercio ed aeroclub) ap-

provarono uno schema di statuto del consorzio per il ripristino della gestione dello aeroporto di Ancona in Falconara, consorzio che non fu possibile costituire perché nel frattempo nel campo fu stabilita una base militare.

L'aeroporto, tuttavia, è, oggi, aperto al traffico civile e vi fanno scalo linee giornaliere civili per Roma-Pescara fino a Crotone, per Bologna-Milano, per Torino e per Genova, concesse con decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1965 e per Venezia-Taranto e Bari.

Parallelamente si è affermato il trasporto aereo di merci che consente di risparmiare notevole tempo e denaro rispetto ai trasporti tradizionali e, dal 26 settembre 1967, è stato istituito il servizio postale aereo notturno per Bologna, per Pescara-Roma e viceversa.

Queste linee hanno avuto, pur con le attrezzature rudimentali del campo, considerando gli ultimi due anni 1966 e 1967, un incremento eccezionale, come può desumersi dai dati ufficiali seguenti:

movimento aerei: aumento nel triennio 1966-68 del 51,9 per cento;

merci in transito: aumento nei confronti del 1966 del 45,45 per cento;

merci arrivate: aumento nei confronti del 1966 del 5,88 per cento;

merci partite: aumento nei confronti del 1966 del 322,85 per cento;

movimento passeggeri: aumento nei confronti del 1966 del 50 per cento.

Uno sviluppo ben più cospicuo potranno avere questi traffici quando l'aeroporto sarà attrezzato, perché l'incremento verificatosi nella provincia di Ancona e nella regione marchigiana in questi ultimi anni, delle attività economiche e del turismo in particolare, è notevole.

Pertanto possiamo affermare che le esigenze che fin dal 1930 determinarono la provincia e successivamente gli altri enti locali, ad affrontare i problemi dei trasporti aerei, sono oggi diventate necessità insopprimibili, impellenti, ed indifferibili sul piano regionale per cui si deve procedere al potenziamento, nell'aeroporto militare, dell'attività civile.

Il programma di sviluppo economico (legge 27 luglio 1967, n. 685) prevede un elevato potenziamento dei servizi aerei da realizzare mediante l'adeguamento della rete aeroportuale regionale e mediante il potenziamento delle attrezzature e delle infrastrutture, con

un investimento complessivo di 100 miliardi di lire.

Nel quadro di questo programma, gli enti locali delle Marche, che risulta abbiano già sostenute spese per oltre 450 milioni di lire per la realizzazione dei collegamenti aerei e per la costruzione di iniziali servizi indispensabili, hanno posto, altresì, allo studio un piano regolatore generale dell'aeroporto di Ancona in Falconara, con il progetto di costruzione delle opere indispensabili, ed hanno costituito, in data 5 febbraio 1968, una « S.r.l. Aerdorica » per la progettazione e la esecuzione delle opere di potenziamento dell'attività civile nell'aeroporto di Ancona in Falconara e per l'esercizio dell'aeroporto stesso.

Il piano regolatore generale ed i relativi progetti prevedono l'esecuzione di opere ed acquisizione di aree attualmente di privata proprietà, per il complessivo importo di lire 3.180.000.000.

L'attuazione del piano regolatore è previsto venga effettuata in due successive fasi, per importi di spesa, rispettivamente, di lire 2.100.000.000 e lire 1.080.000.000, comprendenti le seguenti opere:

PRIMA FASE

A) <i>Acquisizione di aree (ettari 27)</i>	L.	118.000.000
B) <i>Adeguamento e nuova costruzione di pavimentazioni di volo ed impianti complementari:</i>		
1) Piazzale sosta aeromobili	»	230.835.000
2) Costruzione primo tronco SW della pista di rullaggio e costruzione bretella di raccordo alla pista di volo	»	105.365.000
3) Deviazione canale raccoglitore dei fossi Zocco e Liscia	»	109.300.000
4) Adeguamento dell'attuale pista di volo alla attività civile	»	495.390.000
5) Strisce di sicurezza laterali alla pista di volo »		55.856.000
6) Adeguamento della pista di volo all'attività notturna	»	55.854.000

		SECONDA FASE	
C) <i>Infrastrutture zona aviazione civile:</i>		A) <i>Completamento acquisizione aree (ettari 10)</i> . . . L.	45.000.000
1) Costruzione primo lotto del fabbricato per aerostazione civile (metri cubi 18.000) L.	396.000.000	B) <i>Completamento adeguamento nuovo aeroscalo alle esigenze dei voli civili:</i>	
2) Costruzione edificio alloggio direttore aeroscalo civile e custode »	17.600.000	1) Completamento piazzale sosta aeromobili »	369.335.000
3) Costruzione fabbricato ricovero mezzi antincendio e soccorso sanitario »	83.700.000	2) Completamento pista di rullaggio e costruzione bretella centrale »	255.588.000
4) Costruzione ricovero mezzi di rampa »	10.400.000	3) Completamento impianti luminosi per attività notturna »	23.847.000
5) Costruzione edificio per scarico bottini di bordo »	4.500.000	C) <i>Completamento infrastrutture zona aviazione civile:</i>	
6) Costruzione centrale elettrica e reti di distribuzione elettricità »	50.000.000	1) Costruzione secondo lotto del fabbricato per aerostazione civile (metri cubi 5.700) »	125.400.000
7) Costruzione pozzi di presa e rete di distribuzione idrica »	26.000.000	2) Costruzione aviorimessa metallica per riparazione aeromobili »	54.000.000
8) Realizzazione deviazioni stradali esterne, recinzioni, sistemazioni generali »	42.950.000	3) Costruzione magazzino merci ed uffici speditionieri »	22.500.000
9) Rete stradale, piazzali di sosta per autoveicoli, servizi vari e giardinaggi »	38.800.000	4) Completamento zona aeroclub e costruzione relativa palazzina »	16.000.000
D) <i>Attrezzature varie indispensabili:</i>		5) Costruzione alloggiamenti per il personale militare di servizio »	35.000.000
1) Costruzione strada esterna di raccordo dell'aeroscalo con la rete viaria principale e relative opere d'arte »	70.000.000	6) Costruzione magazzini ed uffici per le aerocompagnie »	40.000.000
2) Attrezzatura zona deposito carburanti »	8.000.000	7) Completamento recinzioni e giardinaggi »	10.000.000
E) <i>Attrezzature per aeroclub e aviazione generale</i> »	31.450.000	8) Completamento rete stradale e parcheggi automezzi »	8.000.000
F) <i>Opere impreviste e spese generali:</i>		D) <i>Opere impreviste e spese generali:</i>	
1) Progettazione, direzione lavori, spese varie ed impreviste »	150.000.000	1) Progettazione, direzione lavori, spese varie ed imprevisti »	75.330.000
Tornano L.	2.100.000.000	Tornano L.	1.080.000.000

L'esecuzione delle opere dovrà essere condotta a termine entro cinque anni e sarà finanziata dallo Stato; il sacrificio cui lo Stato andrà incontro, trova larghissima giustificazione sia in rapporto alle spese già fatte dagli enti locali sia in rapporto alle esigenze aeronautiche militari dell'aeroporto, sia infine in rapporto alle esigenze turistiche, economiche dello Stato e in particolare della regione, perché si verificherebbe alla fine un dirottamento delle correnti di traffico già molto bene avviate verso la riviera del Conero e delle Marche, ad altri scali di Stati vicini meglio attrezzati e più idonei a riceverli.

Del resto tutti i governi compiono uno sforzo continuo per la formazione di una sempre più efficiente rete aeroportuale.

Perché questa iniziativa della regione marchigiana non rientri tra quelle isolate, proponiamo, come sopra accennato, di impostarla nell'organico quadro della programmazione economica nazionale in modo che, dopo la sistemazione dei maggiori aeroporti italiani, si provveda a questi aeroporti che hanno oggi un movimento di minore entità, ma che sono di grande imminente sviluppo.

Ai fini suddetti è stata predisposta la proposta di legge con la quale viene autorizzata la spesa di lire 3.180.000.000 (articolo 1).

La somma sarà iscritta nello stato di previsione delle spese del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, in ragione di lire 636 milioni per ciascuno degli esercizi finanziari 1969-1970-1971-1972-1973 (articolo 2).

Per la costruzione si sta esaminando se possano ricorrere le condizioni perché sia possibile e conveniente provvedervi col sistema della concessione e, nell'eventualità che tali studi conducano a risultati favorevoli, l'ipotesi viene prevista e disciplinata dall'articolo 3 della proposta di legge, nella quale si stabilisce che lo Stato potrà dare in con-

cessione l'esercizio dell'aeroporto ai medesimi enti, per una durata non superiore a 20 anni dalla data di apertura al traffico aereo dell'aeroporto. Tutto ciò sarà regolato da apposita convenzione.

L'articolo 4 si riferisce alle espropriazioni e, allo scopo di ottenere che l'esecuzione dei lavori possa effettuarsi con la necessaria speditezza, fissa un termine entro il quale dovranno essere iniziate ed ultimate le operazioni di esproprio e stabilisce che le stime compilate dagli uffici tecnici erariali per la determinazione dell'indennità, equivalgono alla perizia di cui all'articolo 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359. Con ciò, mentre resta salva la facoltà per i proprietari espropriati di proporre opposizione davanti all'autorità giudiziaria contro le stime anzidette nei modi e nei termini di cui all'articolo 51 della menzionata legge n. 2359, si accelerano i tempi della procedura.

Per il caso di concessione, in considerazione della natura degli enti ai quali potrà esser fatta la concessione, l'articolo 4 stabilisce che agli espropri provvedano direttamente gli enti concessionari, sulla base, naturalmente, dei piani approvati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

L'articolo 5 indica i mezzi per la copertura dell'onere, mentre l'articolo 6 demanda, come di consueto, al Ministero del tesoro di provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

Onorevoli colleghi, questa proposta di legge, già presentata al Parlamento il 14 febbraio 1968, atto della Camera n. 4877, e non discussa per la sopravvenuta conclusione della legislatura, per le ragioni predette e costatate delle esigenze determinate dallo sviluppo dei traffici aerei, riveste per la regione marchigiana carattere di grande importanza ed urgenza, onde confidiamo nella sollecita adesione della Camera per la sua approvazione.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

È autorizzata la spesa di lire tre miliardi centottanta milioni per il potenziamento dei servizi civili e per l'esecuzione di opere straordinarie nell'aeroporto aperto al traffico civile di Ancona in Falconara.

Il progetto di tali lavori sarà sottoposto al parere del Consiglio superiore dell'aviazione civile.

ART. 2.

La somma prevista dall'articolo 1 sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in ragione di lire 636 milioni per ciascuno degli esercizi finanziari 1969-1970-1971-1972 e 1973.

ART. 3.

La costruzione ed eventualmente l'esercizio dell'aeroporto civile, di cui all'articolo 1, possono essere affidati in concessione ad enti pubblici ed anche a società private legalmente costituite, sotto la sorveglianza degli organi dell'aviazione civile.

La durata della concessione non può oltrepassare gli anni 20 dalla apertura dell'aeroporto al traffico aereo.

La concessione è accordata con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ed è disciplinata, anche per quanto riguarda i rapporti tecnici e finanziari, da apposita convenzione da approvarsi con il decreto di concessione e con successivo decreto emanato con la stessa procedura.

ART. 4.

Le espropriazioni in dipendenza della costruzione dell'aeroporto previsto dal primo comma dell'articolo 1 debbono essere iniziate entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge ed ultimate entro cinque anni dalla data stessa.

Gli enti concessionari provvedono direttamente alle operazioni di esproprio sulla base dei relativi piani approvati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

L'indicazione delle indennità offerte, previste dall'articolo 24 della legge 25 giugno

1865, n. 2359, deve essere fatta sulla base di stime eseguite dagli uffici tecnici erariali. Tali stime sostituiscono, per tutti gli effetti dell'articolo 48 della legge citata, le perizie previste dall'articolo 32 della legge medesima.

Tutte le opere di cui all'articolo 1 sono di pubblica utilità.

ART. 5.

Alla copertura dell'onere derivante dalla presente legge sarà provveduto, nell'esercizio finanziario 1969, con le maggiori entrate derivanti dalla legge 9 gennaio 1956, n. 24, concernente i diritti per l'uso degli aerodromi aperti al traffico aereo civile.

ART. 6.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.