

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2228

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE
(GASPARI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO
(COLOMBO EMILIO)

COL MINISTRO DEL BILANCIO
E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
(CARON)

COL MINISTRO DELLA DIFESA
(GUI)

E COL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
(NATALI)

Costruzione dei nuovi aeroporti di Firenze, Napoli e della Sicilia sud-occidentale (Agrigento), completamento del nuovo aeroporto civile di Olbia - Costa Smeralda - e completamento, ai fini dell'attività aerea civile, di taluni aeroporti militari aperti al traffico aereo civile

Seduta del 21 gennaio 1970

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nel quadro del programma di sviluppo economico nazionale il piano di settore per l'aviazione civile, recepito nel programma stesso, prevedeva un investimento di lire 70 miliardi destinati all'ammodernamento ed alla graduale costruzione di nuovi aeroporti con particolare riguardo alle regioni che ne sono sprovviste.

Finora è stato realizzato, o è in via di realizzazione, il programma che segue:

Aeroporto di Fiumicino.

Con la legge 23 dicembre 1967, n. 1246, è stato disposto lo stanziamento di lire 35 miliardi.

Sono già stati appaltati i lavori per la copertura dell'aerostazione linee internazionali, per l'ampliamento del piazzale parcheggio aerei antistante detta aerostazione, per la costruzione dei fabbricati occorrenti per ottenere la disponibilità della quota 2 di detta aerostazione e per la ristrutturazione dell'aerostazione stessa onde renderla agibile per i velivoli a grande capacità.

Sono attualmente all'esame le offerte presentate da ditte varie a seguito dell'appalto concorso indetto per la costruzione della nuova pista di volo n. 3, il prolungamento della pista di volo n. 2, la sistemazione idraulica dei terreni di ampliamento ed altre opere accessorie.

L'importo di massima di tutte le anzidette opere è di circa lire 20 miliardi.

Aeroporti di Venezia e Palermo Punta Raisi.

In relazione al finanziamento determinato dalla legge 12 marzo 1968, n. 291, relativo al completamento di detti aeroporti, sono in corso di avanzata progettazione le opere di completamento, delle quali si prevede l'appalto nel corrente anno relativamente alla prima *tranche* dei lavori.

Aeroporto di Bari.

Sono in corso i provvedimenti per assicurare la disponibilità dei terreni ed è stato appaltato il primo lotto dei lavori relativi alla costruzione della nuova pista di volo per l'importo di circa lire 2 miliardi.

Aeroporto di Santa Eufemia Lametia.

Sono in corso i provvedimenti per assicurare la disponibilità dei terreni ed è stato appaltato il primo lotto dei lavori relativi alla costruzione della pista di volo per l'importo di circa 2 miliardi di lire.

Aeroporto di Potenza.

Sulla base del progetto di massima, per il quale è in corso di redazione il progetto esecutivo, è assicurato il finanziamento del primo lotto di opere di circa 1 miliardo e 800 milioni; si prevede che l'inizio delle opere potrà effettuarsi nel corrente anno.

Aeroporto di Pescara.

Per detto aeroporto esiste un programma di potenziamento e l'importo di circa 5 miliardi e 300 milioni comprende il prolungamento della pista di volo, l'aerostazione ed altre opere accessorie. Sulla base del progetto di massima, per il quale è in corso la redazione del progetto esecutivo, è stato assicurato il finanziamento della prima *tranche* per lire 3 miliardi e 300 milioni circa.

Tutto ciò premesso, nel processo di attuazione del programma aeroportuale, si pone l'esigenza di realizzare, dato il crescente sviluppo del traffico aereo:

il nuovo aeroporto civile di Firenze, in considerazione del crescente sviluppo del traffico aereo e dell'impossibilità di un adeguato potenziamento dell'esistente aeroporto di Firenze Peretola, 8.000 milioni di lire; il piano regolatore di detto aeroporto è stato già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'aeroporto di Firenze, nella sua nuova proposta ubicazione di San Giorgio a Colonica, risponde alle esigenze di collegamenti a corto e medio raggio, in stretto collegamento con altre infrastrutture di penetrazione nell'area metropolitana.

Sotto questo aspetto la realizzazione di questa infrastruttura determinerà un notevole impulso allo sviluppo economico di Firenze e del suo comprensorio;

il nuovo aeroporto civile di Napoli, in considerazione della impossibilità di un adeguato potenziamento dell'aeroporto di Napoli Capodichino, 8.000 milioni di lire;

il nuovo aeroporto civile della Sicilia sud occidentale (Agrigento), in considerazione che tale zona, turisticamente avanzata e nota in tutto il mondo, non è finora ben servita da una adeguata rete di comunicazione con le altre città della Sicilia e con il continente.

La costruzione del nuovo scalo aereo verrà, pertanto, a migliorare sensibilmente l'attuale situazione dei traffici e consentirà, in conseguenza, un maggiore sviluppo turistico, commerciale ed industriale della zona, 4.000 milioni di lire;

il completamento, ai fini dell'attività aerea civile, degli esistenti aeroporti militari, aperti al traffico aereo civile, di: Ancona (Falconara), Asiago, Bologna, Bolzano, Catania (Fontanarossa), Comiso, Cuneo (Levaldigi), Foggia (Gino Lisa), Gela, Lampedusa, Napoli (Capodichino), Pantelleria, Perugia, Pisa, Reggio Calabria, Ronchi dei Legionari, Trapani Birgi.

In particolare:

Ancona (Falconara)	1.550	milioni di lire
Bolzano	800	» » »
Catania (Fontanarossa)	3.000	» » »
Comiso	850	» » »
Gela	600	» » »
Napoli (Capodichino)	800	» » »
Pisa	1.350	» » »
Trapani Birgi	650	» » »

Complessivamente 9.600 milioni di lire.

Asiago, Bologna, Cuneo (Levaldigi), Foggia (Gino Lisa), Lampedusa, Pantelleria, Perugia, Reggio Calabria, Ronchi dei Legionari: complessivamente 4.100 milioni di lire;

il completamento del nuovo aeroporto civile di Olbia Costa Smeralda, 1.300 milioni di lire.

Nel piano quinquennale di sviluppo della aviazione civile tali esigenze erano state considerate.

Con l'allegato disegno di legge che prevede la costruzione ed il completamento degli aeroporti civili e degli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile sopra elencati si è inteso appunto tradurre, sul piano concreto, le necessarie iniziative atte a soddisfare le esigenze sopraindicate.

In particolare il provvedimento prevede:

all'articolo 1, l'autorizzazione, per la realizzazione di tutte le suddette opere, della spesa complessiva di lire 35.000 milioni e l'indicazione delle singole assegnazioni di spesa per gli aeroporti considerati nel programma;

all'articolo 2 il rinvio alle disposizioni legislative da osservare per la progettazione e costruzione degli aeroporti e per il completamento delle opere aeroportuali;

all'articolo 3, la facoltà per l'amministrazione di dare in concessione ad un ente pubblico, ad un consorzio istituito da enti locali, la costruzione dei nuovi aeroporti di Firenze e Napoli. Concessione da accordare con decreti interministeriali e da regolare con apposite convenzioni;

all'articolo 4, che, l'approvazione del progetto generale di massima del costruendo aeroporto è comprensiva della dichiarazione di pubblica utilità e di indifferibilità delle opere relative. Con lo stesso articolo vengono, inoltre, fissati termini e modalità concernenti le operazioni di esproprio delle occorrenti aree;

all'articolo 5, le norme da osservare, di concerto tra il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ed il Ministero della difesa, per il completamento ed eventuali impianti speciali che interessano le infrastrutture di volo degli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile;

all'articolo 6, in relazione alla specialità e complessità di tutti gli adempimenti necessari per la realizzazione dell'opera, è prevista l'istituzione di un ufficio tecnico centrale e di otto uffici tecnici periferici, distaccati presso i costruendi nuovi aeroporti e presso alcuni degli aeroporti militari, aperti al traffico aereo civile, da completare, con il compito di sovrintendere e dare pratica attuazione all'iniziativa, in tutte le sue delicate fasi;

all'articolo 7, norme particolari concernenti l'eventuale affidamento di incarichi di studio, progettazione, di direzione lavori, di collaudo e di talune fasi di lavori di che trattasi a docenti universitari, liberi professionisti ed a funzionari tecnici di amministrazioni statali;

all'articolo 8, la disposizione in base alla quale il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile è autorizzato ad assumere, per le esigenze degli uffici tecnici, di cui al precedente articolo 6, personale con contratto quinquennale, secondo criteri e limiti prefissati dalla norma di legge.

Sembra opportuno rilevare che le norme di cui agli articoli 6, 7 e 8 dell'allegato disegno di legge, sono da porre in stretta correlazione con la situazione di persistente carenza numerica che caratterizza, specie nel settore tecnico, l'organico del personale della direzione generale dell'aviazione civile. Tale situazione, mentre non consente un rapido svolgimento dei normali compiti d'istituto dell'amministrazione dell'aviazione civile, rende del tutto problematico l'assolvimento di compiti particolarmente delicati, quali quelli derivanti dalla realizzazione delle opere in programma e dalla loro successiva presa in consegna e manutenzione, che rientrano nella specifica competenza della predetta amministrazione;

all'articolo 9, viene espressamente stabilito che tutte le spese per gli adempimenti, di cui ai ricordati articoli 5, 6, 7 e 8, debbano essere compresi nello stanziamento complessivo di 35.000 milioni di lire;

all'articolo 10, che, per le esigenze derivanti dalla realizzazione del programma indicato dall'articolo 1, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile può assumere impegni di spesa oltre il limite dello stanziamento disposto in ciascun esercizio, purché

gli impegni stessi non superino, nel totale, lo stanziamento complessivo;

all'articolo 11, l'autorizzazione al Ministero del tesoro di provvedere, in dipendenza della realizzazione delle opere alle occorrenti variazioni di bilancio.

Si aggiunge infine che il suddetto programma di costruzione ed ampliamento per gli aeroporti è stato già approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) e dal Consiglio superiore dell'aviazione civile.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

È autorizzata la spesa di 35 miliardi di lire, da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, di cui:

a) lire 8 miliardi per la costruzione del nuovo aeroporto civile di Firenze in ragione di lire 1.000 milioni per l'anno 1970, 1.500 milioni per gli anni 1971, 1972 e 1973, di lire 2.000 milioni per l'anno 1974 e di lire 500 milioni per l'anno 1975;

b) lire 8 miliardi per la costruzione del nuovo aeroporto civile di Napoli in ragione di lire 1.000 milioni per l'anno 1970, 1.500 milioni per gli anni 1971, 1972 e 1973, di lire 2.000 milioni per l'anno 1974 e di lire 500 milioni per l'anno 1975;

c) lire 4 miliardi, quale contributo dello Stato per la costruzione del nuovo aeroporto della Sicilia sud-occidentale (Agrigento), in ragione di lire 500 milioni per gli anni 1970, 1971, 1972 e 1973 e di lire 1.000 milioni per gli anni 1974 e 1975;

d) lire 1.300 milioni per il completamento del nuovo aeroporto civile di Olbia Costa Smeralda, in ragione di lire 400 milioni per l'anno 1971 e di lire 300 milioni per gli anni 1972, 1973 e 1974;

e) lire 13.700 milioni per il completamento, ai fini dell'attività aerea civile, degli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile di Ancona (Falconara), Asiago, Bologna, Bolzano, Catania (Fontanarossa), Comiso, Cuneo (Levaldigi), Foggia (Gino Lisa), Gela, Lampedusa, Napoli (Capodichino), Pantelleria, Perugia, Pisa, Reggio Calabria, Ronchi dei Legionari, Trapani Birgi, in ragione di lire 2.500 milioni per l'anno 1970, lire 2.100 milioni per il 1971, lire 2.200 milioni per il 1972 ed il 1973, lire 700 milioni per il 1974 e lire 4.000 milioni per il 1975.

ART. 2.

Per la progettazione e costruzione degli aeroporti e per il completamento delle opere previste dal precedente articolo, si osservano le norme di cui alla legge 30 gennaio 1963, n. 141.

I progetti relativi alla costruzione degli aeroporti di Firenze, Napoli e della Sicilia sud occidentale e delle opere di completamento dell'aeroporto di Olbia Costa Smeralda sono sottoposti anche al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Alla progettazione delle opere da eseguire negli aeroporti militari aperti al traffico civile provvede il Ministero dei trasporti e della aviazione civile, di intesa con quello della difesa.

ART. 3.

La costruzione ed eventualmente l'esercizio degli aeroporti di Firenze, di Napoli e della Sicilia sud occidentale (Agrigento) possono essere affidati in concessione a un ente pubblico o a una società a prevalente capitale pubblico. In tal caso, la spesa complessiva di lire 16 miliardi, prevista nel precedente articolo 1 per la costruzione degli aeroporti di Firenze e Napoli, sarà in tutto od in parte assegnata, con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con quelli del tesoro e dei lavori pubblici, ad altri interventi, ivi compresi quelli previsti dalla presente legge.

Il concorso statale per la costruzione dell'aeroporto della Sicilia sud occidentale (Agrigento) non può superare il 60 per cento del costo di costruzione ritenuto ammissibile.

La durata delle concessioni di esercizio non potrà superare gli anni trenta, per i nuovi aeroporti, dall'apertura di essi al traffico aereo.

Le concessioni sono accordate con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con il Ministro del tesoro e sono disciplinate da apposita convenzione da approvarsi con il decreto di concessione o con successivo decreto emanato con le stesse forme.

ART. 4.

L'approvazione dei progetti di massima equivale a dichiarazione di pubblica utilità e di indifferibilità delle opere approvate.

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

L'indicazione delle indennità offerte, prevista dall'articolo 24 della legge 25 giugno 1965, n. 2359, deve essere fatta sulla base di stime eseguite dagli uffici tecnici erariali che sostituiscono, a tutti gli effetti, le perizie previste dall'articolo 32 della legge medesima.

ART. 5.

Negli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile, ogni modifica alle infrastrutture di volo esistenti ed ai relativi impianti dovrà essere realizzata d'intesa tra il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e quello della difesa, avendo cura di non limitare l'agibilità al traffico aereo e di assicurare la rispondenza delle infrastrutture di volo alle norme di sicurezza regolanti il traffico militare e quello civile.

ART. 6.

Con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sono istituiti un ufficio tecnico centrale, cui è preposto un funzionario di qualifica non superiore ad ispettore generale della carriera tecnico direttiva della direzione generale dell'aviazione civile e otto uffici tecnici periferici, distaccati presso i costruendi nuovi aeroporti civili e presso alcuni degli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile indicati nell'articolo 1, con il compito di provvedere, rispettivamente, allo studio, alle progettazioni, alla direzione, all'assistenza ed alla contabilizzazione dei lavori.

Presso l'ufficio tecnico centrale è costituito un laboratorio di prova e controllo materiali.

ART. 7.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile può affidare a docenti universitari ed a liberi professionisti, incarichi di studio, di progettazione, di direzione lavori e di collaudo delle opere necessarie per la realizzazione del programma di cui all'articolo 1.

Il compenso per gli incarichi è corrisposto nella misura prevista dal disciplinare tipo per il conferimento di incarichi professionali a liberi professionisti, approvato con decreto ministeriale 11 luglio 1969, n. 155.

Il collaudo delle opere potrà essere affidato a commissioni composte di funzionari tecnici del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e di altri ministeri, in servizio od in quiescenza, oltre che, eventualmente, di professionisti. Le relative prestazioni saranno compensate corrispondendo ai membri della commissione di collaudo un solo compenso, in deroga all'articolo 7 della tariffa professionale di cui alla legge 2 marzo 1949, n. 143, e successive varianti, aumentato del 70% (settanta per cento) se la commissione è composta di due membri e del 120% (centoventi per cento) se la commissione è composta di tre membri. Sul compenso così determinato verrà applicata la riduzione di 1/3 (un terzo) se l'intero collegio è composto da funzionari dello Stato in attività di servizio e di 1/4 (un quarto) se è costituito da funzionari dello Stato in quiescenza o liberi professionisti.

Nel caso di commissione di collaudo mista, si applicherà, per tutti i componenti, la riduzione minore.

La ripartizione del compenso viene effettuata dal presidente della commissione di collaudo.

Le commissioni di collaudo verranno nominate con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

ART. 8.

Per il funzionamento degli uffici tecnici centrali e periferici e per il tempo strettamente necessario alla attuazione delle opere in programma il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile potrà assumere, con contratto quinquennale, ingegneri e geologi in numero non superiore a venti; ragionieri, geometri, periti e disegnatori in numero non superiore a settantaquattro; assistenti edili ed archivisti in numero non superiore a quarantaquattro; dattilografi, autisti e operai specializzati in numero non superiore a trentadue.

Alle persone da assumersi, a norma del precedente comma, si applicano le disposizioni previste dalla legge 13 dicembre 1965, n. 1463.

ART. 9.

Alle spese derivanti dall'applicazione degli articoli 5, 6, 7 e 8 si provvede con i fondi indicati nell'articolo 1. I relativi ordini di accreditamento possono essere emessi anche per importi eccedenti quelli previsti dalle norme in vigore.

ART. 10.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — direzione generale dell'aviazione civile — può assumere per le esigenze dei programmi previsti dall'articolo 1, impegni di spesa per somme eccedenti lo stanziamento di ciascuno esercizio, purché tale impegno non superi, nel totale, lo stanziamento complessivo ed i relativi pagamenti siano ripartiti negli esercizi finanziari entro i limiti degli stanziamenti rispettivi e purché gli impegni non superino le autorizzazioni di spesa indicate nelle lettere a), b), c), d) ed e) dell'articolo 1.

Le somme non utilizzate in ciascun esercizio saranno riportate all'esercizio successivo.

Eventuali economie conseguite negli stanziamenti, dopo la costruzione o il completamento degli aeroporti indicati nell'articolo 1, potranno essere utilizzate per il finanziamento di opere da eseguire in altro aeroporto per la realizzazione del programma.

ART. 11.

All'onere di lire 5 miliardi, derivante dall'applicazione della presente legge, per l'anno finanziario 1970 si provvede mediante riduzione di pari importo del capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso anno finanziario.

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