

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 4853

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**RIDI, VISCARDI**

*Presentata il 25 maggio 1990*

### Finanziamento della costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Lago Patria in area campana

ONOREVOLI COLLEGHI! — La città di Napoli e il suo vasto territorio di influenza che lambisce ormai le conurbazioni di Roma e Bari, vivono oggi una realtà di complessa e travagliata transizione verso un riassetto socio-territoriale che potrà avere, nel prossimo decennio, differenti ed opposti sbocchi.

Compito della classe politica nazionale è quello di individuare, nel confuso ribollire dell'attuale realtà, spesso tragica, ogni spazio di possibile sviluppo, ogni potenzialità di crescita economica, legata a reali aperture di mercato innovativo e di alta tecnologia per forzare l'evoluzione in atto verso approdi di riequilibrio culturale, sociale, occupazionale della capitale del Mezzogiorno.

Pur senza voler ignorare i problemi più urgenti di Napoli, che possono riassumersi nel trinomio inscindibile di de-

grado economico, sociale, territoriale, si fa strada, nell'ambito di diverse parti politiche, una volontà di accelerare, con scelte coraggiose, l'evoluzione dell'attuale situazione attraverso idee e progetti che al primo impatto possono apparire di difficile attuazione, ma che, se sorretti da energie e volontà innovative, possono costituire, già allo stadio di proiezione, un appello per un positivo impegno delle forze imprenditoriali e amministrative locali.

In questo nuovo quadro di progettualità politica si inseriscono alcuni grandi aspirazioni, anche appena abbozzate, di intervento globale, sul centro storico, di viabilità ferroviaria regionalmente integrata, di riportualizzazione del sistema campano (Pozzuoli-Napoli-Salerno) visto come nodo principale del cabotaggio tirrenico e nord africano; e quelle conse-

guenti al piano di reindustrializzazione da attivarsi a seguito del ridimensionamento del Centro siderurgico di Bagnoli.

In questo quadro di progettualità dinamica, spicca però l'annosa carenza infrastrutturale e gestionale dei sistemi di trasporto dell'area campana, sia per il bacino in sé, sia per le interrelazioni a più vasto raggio. La Camera ha più volte affrontato le problematiche suddette, ed ultima, in ordine di tempo, è venuta l'iniziativa del 27 luglio 1988, con la quale, a larghissima maggioranza, fu approvata una mozione che, nel prospettare un largo spettro di iniziative atte a risolvere alcuni problemi che impedivano il corretto sviluppo del trasporto aereo in Italia, indicava « l'opportunità della costruzione di un terzo aeroporto ad altissima tecnologia specializzato per i futuri voli intercontinentali suborbitali da collocare a sud di Roma ».

Il dibattito sulle prospettive complessive di Napoli impone di superare definitivamente la ultraventennale *querelle* sul nuovo aeroporto della Campania.

In un'azione di corretta progettualità politica a lungo termine si possono far convergere le diverse esigenze che sono emerse negli ultimi anni e definire con congruo anticipo l'ubicazione, le caratteristiche di massima, le risorse economiche relative ad un nuovo aeroporto intercontinentale del sistema centro-meridionale.

Per lunghi anni una parte importante delle forze politiche nazionali, ma anche campane, non ritennero opportuno avviare operativamente la costruzione di un nuovo aeroporto a Napoli; si riteneva, e fino al 1986-1988, con qualche dose di buona ragione, che il potenziamento di Capodichino potesse ovviare ai difetti di ricettività che quell'aeroporto cominciava a manifestare.

Infatti con legge 25 febbraio 1971, n. 111, fu autorizzata la spesa di lire 20 miliardi per la costruzione dei nuovi aeroporti di Napoli, Agrigento e Firenze rinviando, per quanto concerne la relativa progettazione e costruzione, alle norme di cui alla legge 30 gennaio 1963, n. 141.

Secondo la specifica previsione legislativa, gli interventi in parola dovevano es-

sere realizzati secondo un programma approvato dal Ministro dei trasporti.

Con decreto 13 dicembre 1971, n. 618/15, nell'ambito del programma di attuazione degli interventi finanziati con la citata legge n. 111 del 1971 venne determinato in lire otto miliardi l'intervento del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile per il nuovo aeroporto di Napoli.

Sulla realizzazione di tale aeroporto venne, altresì, sentita la Commissione parlamentare di cui all'articolo 1 della legge 25 febbraio 1971, n. 111.

Nel 1974 l'amministrazione provinciale di Napoli presentò alla Direzione generale dell'aviazione civile un progetto di massima per la costruzione del nuovo aeroporto di Napoli - Lago Patria - che, sottoposto all'esame del comitato consultivo di cui all'articolo 2 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, con voto del 16 ottobre 1974 venne ritenuto meritevole di approvazione subordinatamente all'osservanza di alcuni adempimenti, prescrizioni ed osservazioni elencati nel voto stesso.

Successivamente, essendosi costituita fra la provincia, il comune, la camera di commercio ed il Banco di Napoli la società per azioni « Aeroporto di Napoli », avente per scopo sociale la progettazione, la costruzione e l'eventuale gestione dell'aeroporto stesso, quest'ultima, fatto proprio il progetto di massima redatto a cura della provincia nel 1974, chiedeva al Ministero dei trasporti con istanza in data 26 aprile 1977 la concessione della costruzione del nuovo aeroporto di Napoli, da realizzarsi ai sensi della legge 25 febbraio 1971, n. 111.

A seguito di intesa intercorsa tra il Ministero dei trasporti e la società « Aeroporto di Napoli » furono approvati studi elaborati nonché i « progetti di fattibilità e di massima » del nuovo aeroporto di Napoli-Lago Patria.

Il comitato *ex-legge* n. 825 del 1973, con una serie di voti, l'ultimo dei quali espresso il 17 dicembre 1981, rilevata la necessità di avviare le procedure riguardanti la realizzazione del nuovo aeroporto, dal momento che quello di Capodichino, nonostante i miglioramenti urgenti

ed indifferibili apportati in attuazione della legge n. 825 del 1973 e del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 1979, n. 299, risultava, comunque, penalizzato nella sua capacità operativa dal contesto urbanistico in cui si colloca, considerava la preliminare necessità di procedere alla progettazione esecutiva dello stesso aeroporto dava altresì atto che la Direzione generale aviazione civile disponeva gratuitamente di uno studio di fattibilità e di un progetto di massima che aveva richiesto per la sua realizzazione un considerevole impiego di mezzi finanziari e di notevoli capacità professionali ed esprimeva al Ministro il proprio parere favorevole all'approvazione del progetto di massima ritenuto pienamente accettabile, salvo consenso della regione Campania sulla ubicazione dell'insediamento. La regione Campania si è successivamente espressa con voto positivo. Con delibera n. 10437 del 28 dicembre 1981 in esecuzione degli indirizzi politico-operativi per la programmazione economica e territoriale (del 19 maggio 1972, 7 e 11 giugno 1974).

Il comitato si esprimeva, infine, favorevolmente all'affidamento dell'incarico per la progettazione esecutiva della prima fase delle opere alla società ItalAirport intesa come soggetto coordinatore e responsabile di un gruppo di professionisti preventivamente individuati limitatamente al numero e alla specializzazione.

Il comitato esprimeva parere favorevole:

a) all'approvazione dello studio di fattibilità del progetto di massima per la realizzazione del nuovo aeroporto di Napoli, predisposto dalla società ItalAirport, a spese della Società Aeroporto di Napoli;

b) all'affidamento dell'incarico di provvedere alla progettazione esecutiva riguardante la realizzazione della prima fase dello stesso aeroporto ad un gruppo di professionisti della suddetta società ItalAirport, mediante la stipulazione di apposita convenzione, secondo lo schema di disciplinare tipo approvato con decreto ministeriale 11 luglio 1966, n. 155.

Oggi Capodichino, a quasi 20 anni dalla legge n. 111 del 1971, anche dopo gli interventi di potenziamento e razionalizzazione dell'ultimo decennio, ormai mostra il limite estremo di capacità di traffico, fino a costituire oggettivo impedimento, non solo all'ulteriore sviluppo del traffico e quindi dell'economia e del turismo, ma anche all'espansione del polo industriale aeronautico fino a più adeguate dimensioni europee.

A questa limitazione di spazi in superficie si deve aggiungere la penalizzazione che la particolare orografia del territorio e l'urbanizzazione spontanea impongono alle procedure di volo, tanto che il traffico di passeggeri ed il complessivo movimento di aeromobili raggiunto negli ultimi tre anni sull'aeroporto di Capodichino può ritenersi il massimo possibile senza intaccare i limiti imposti dagli *standard* di sicurezza del traffico aereo.

Lo spostamento sul nuovo aeroporto del traffico *charter* e di linea darebbe nuovo impulso alla corretta espansione del polo aeroindustriale su Capodichino e potrebbe consentire, qualora il traffico Nato potesse spostarsi su Grazzanise, un adeguato sviluppo di traffico *executive*, di aviazione sportiva, di traffico elicotteristico e « VISTOL ».

Nel passare ad illustrare nello specifico la proposta di legge, si richiama l'attenzione dei colleghi sulla estrema sinteticità del testo, che essenzialmente definisce l'ubicazione dell'infrastruttura, le sue caratteristiche nella tipologia infrastrutturale operativa e nella offerta di traffico, nonché sulle procedure di massima cui il Governo dovrà attenersi nell'affidamento dei lavori, nella gestione degli stessi e nella successiva gestione dell'attività propria dell'aeroporto.

In particolare, nell'articolo 1 si individua nella Direzione generale dell'aviazione civile la struttura del Ministero incaricata di sovrintendere a tutte le azioni per affidare la concessione della progettazione esecutiva e della costruzione del nuovo aeroporto secondo la normativa vigente e con tempi ristretti, contenuti nel massimo di dodici mesi dalla data di ap-

provazione della legge. Nell'articolo 1 si fa riferimento anche all'ubicazione prevista per la nuova infrastruttura, ubicazione che dopo anni di appassionati ed approfonditi dibattiti fra tecnici ed amministratori locali gode oggi di un generale consenso sia per ragioni più propriamente operative (orografia e venti dominanti), sia per il limitato impatto ambientale urbanistico che l'aeroporto crea in questa zona particolare dell'area napoletana.

Nell'articolo 2 la problematica urbanistico-concessoria relativa alla nuova infrastruttura viene sistemata nella logica dell'opera di pubblica utilità, urgente ed indifferibile e le operazioni di esproprio, secondo la norma vigente, vengono affidate al concessionario che potrà provvedervi con maggiore rapidità ed efficacia.

Nell'articolo 3 vengono definiti i requisiti operativo-funzionali del nuovo aeroporto, vengono definite contestualmente le potenzialità qualitative e quantitative del nuovo scalo, mentre si esalta la vocazione aero-industriale dell'attuale aeroporto di Capodichino che assicurerebbe una tipologia di traffico « minore » ma di grande importanza per l'economia dell'area. In questo articolo, inoltre, si prevede il collegamento ferroviario autostradale con il bacino potenziale dello scalo, inserendo questa previsione già nella fase di definizione dei requisiti operativo-funzionali.

Nell'articolo 4 si prevede di decentrare tutta la fase di direzione lavori al consorzio Nuovo aeroporto di Napoli, prevedendo l'assoluta continuità gestionale tra la fase della costruzione e quella operativo-funzionale che si avvierà gradualmente già durante il completamento della complessa opera. Il periodo della concessione è indicato in 30 anni così come previsto per gli altri scali nazionali di simile importanza.

L'articolo 5 conferma una prassi che ha dato buoni esiti in rilevanti interventi infrastrutturali attuati a seguito di analoghi lavori affidati dalla Direzione gene-

rale dell'aviazione civile in regime di concessione e consente di controllare con continuità l'esito dell'investimento senza interferire nella direzione dei lavori la cui responsabilità risale unicamente al consorzio.

Negli articoli 6 e 7 abbiamo inteso chiamare all'ingente impegno finanziario il capitale privato, peraltro notevolmente presente sul mercato, finalizzando questa richiesta di finanziamento ai privati cittadini con la realizzazione di un'opera pubblica fuori dell'ordinarietà per mole e qualità; il Ministero del tesoro per la sua parte sarà gravato dell'onere degli interessi che sono solo di un punto percentuale superiori a quelli dei titoli pubblici ordinari.

Nell'articolo 8 si quantifica l'impegno del Ministero del tesoro per le operazioni di cui agli articoli 6 e 7 e si individuano gli strumenti per la relativa copertura finanziaria.

L'articolo 9 richiama il Ministro dei trasporti alla necessità di rafforzare la società consortile Nuovo aeroporto di Napoli attraverso una presenza, nel consiglio di amministrazione, di esperti qualificati, nominati dal Ministro stesso al fine di sottolineare la rilevanza « nazionale » dell'opera che supera già nella fase di impostazione e costruzione gli specifici ambiti del territorio campano.

Nell'articolo 10, in particolare, anche l'organo di revisione della società viene rafforzato con la presenza di esperti di nomina governativa, doverosa ed opportuna stante l'ingente impegno finanziario pubblico previsto.

Nel presentare agli onorevoli colleghi la presente proposta di legge esprimiamo la più ampia disponibilità ad ogni intervento di miglioramento della stessa sottolineando nel contempo l'urgenza della rapida approvazione della proposta che potrà, nel breve e medio periodo, contribuire alla rinascita territoriale economica della città di Napoli alleviando, nell'ordine di 10.000 addetti, il peso della disoccupazione in Campania.

## PROPOSTA DI LEGGE

---

### ART. 1.

1. È autorizzata la spesa di lire dieci miliardi sul capitolo 7501 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti, per la progettazione esecutiva delle opere di prima fase del piano regolatore generale del nuovo aeroporto di Napoli - Lago Patria, da affidarsi dal Ministero dei trasporti - Direzione generale dell'aviazione civile, in conformità a quanto disposto dalla legge 25 febbraio 1971, n. 111 e del voto del 17 dicembre 1981 espresso al riguardo dal comitato previsto dal secondo comma dell'articolo 2 della legge 22 dicembre 1973, n. 825.

2. Il progetto esecutivo, corredato del piano di fattibilità aggiornato alla data di pubblicazione della presente legge e della verifica di compatibilità ambientale delle opere ai sensi dei decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 10 agosto 1988, n. 377 e 27 dicembre 1988, pubblicati rispettivamente nella *Gazzetta Ufficiale* 31 agosto 1988, n. 204 e 20 febbraio 1989, n. 42, è presentato al Ministero dei trasporti - Direzione generale dell'aviazione civile, entro dodici mesi dall'affidamento del relativo incarico mediante contratto redatto secondo lo schema di disciplinazione tipo approvato con decreto ministeriale 11 luglio 1966, n. 155.

3. Il Ministero dei trasporti - Direzione generale dell'aviazione civile, entro tre mesi dalla presentazione del progetto esecutivo provvede alla relativa approvazione, previo parere del comitato di cui al comma 1 e dell'Azienda autonoma di assistenza al volo. La realizzazione del nuovo aeroporto sarà affidata in concessione in conformità alla normativa vigente mediante procedura da avviare entro il termine di 90 giorni dalla data di approvazione del suddetto progetto esecutivo.

## ART. 2.

1. L'approvazione del progetto equivale a dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità delle opere approvate.

2. L'approvazione del progetto costituisce adozione di variante agli strumenti urbanistici anche nel caso in cui le opere ricadano su aree che negli strumenti urbanistici approvati non siano destinati al servizio pubblico.

3. Ai lavori da eseguirsi in attuazione alla presente legge si applicano le disposizioni di cui agli articoli 81 e 88 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

4. L'accertamento di conformità urbanistica sostituisce ad ogni effetto l'autorizzazione o concessione edilizia.

5. Il concessionario provvede direttamente alle operazioni di esproprio sulla base del progetto approvato dal Ministro dei trasporti nel rispetto delle disposizioni vigenti anche in ordine alla offerta e determinazione delle indennità.

## ART. 3.

1. I requisiti operativo-funzionali del nuovo aeroporto dovranno rispondere ai seguenti requisiti:

a) devono possedere criteri di modularità con previsione di realizzazione di una seconda fase dimensionata in funzione delle future esigenze operative;

b) la nuova infrastruttura deve essere inserita all'interno di un sistema aeroportuale centro-meridionale in cui il nuovo scalo risulterà polo autonomo di bacino per almeno dieci milioni di passeggeri annui e costituirà scalo di dirottamento per Fiumicino;

c) l'attuale aeroporto di Capodichino deve specializzarsi come sede di sviluppo aerindustriale e di movimenti di aviazione generale e di aeroclub;

d) nella progettazione del nuovo scalo devono essere previste soluzioni tecnologiche avanzate atte ad offrire servizi ottimizzati anche per i futuri traffici supersonici di seconda generazione e suborbitali;

e) deve essere assicurata l'offerta globale di intermodalità attraverso la costruzione di opere infrastrutturali di collegamento ferroviario veloce ed autostradale con Napoli, Roma e Bari anche nella previsione del potenziamento dei singoli aeroporti esistenti;

f) deve rispettarsi l'ambiente preesistente anche attraverso l'adozione di tecniche urbanistico-strutturali ipogee.

#### ART. 4.

1. Alla società per azioni « Nuovo aeroporto di Napoli » è affidata la direzione lavori delle opere e la gestione operativa del nuovo aeroporto ai sensi degli articoli da 704 a 713 del codice della navigazione approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 e delle leggi vigenti.

2. La durata della concessione è fissata in 30 anni dalla data di agibilità dell'aeroporto.

#### ART. 5.

1. Alla Direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti e all'Azienda autonoma di assistenza al volo, per quanto di competenza, spetteranno i compiti di alta sorveglianza dei lavori fino al collaudo finale delle opere che verrà da esse stesse effettuato.

#### ART. 6.

1. Al finanziamento delle opere di cui all'articolo 1, per la realizzazione delle quali è prevista una spesa di lire 1.500 miliardi nel periodo 1993-1999, si provvede mediante emissione di obbligazioni decennali emesse dallo Stato a partire

dall'esercizio 1993 per l'ammontare necessario agli effettivi pagamenti sulla base di un programma approvato dal CIPE e che per ciascuno dei primi tre anni non potrà prevedere pagamenti inferiori ad un sesto dell'intero ammontare. A tal fine la società Nuovo aeroporto di Napoli è autorizzata ad emettere obbligazioni e a contrarre mutui con la BEI, con gli istituti di credito speciale e con la sezione autonoma per il finanziamento di opere ed impianti di pubblica utilità, secondo modalità e procedure da stabilirsi con decreto del Ministro del tesoro di concerto con il Ministro dei trasporti.

#### ART. 7.

1. Le obbligazioni emesse ed i mutui contratti ai sensi dell'articolo 6 sono garantiti dallo Stato per il rimborso del capitale e, per quanto riguarda il pagamento degli interessi, da una quota pari al tasso medio dei titoli a medio termine emessi dal Ministero del tesoro sui relativi esercizi.

#### ART. 8.

1. Agli oneri previsti dalle operazioni di cui agli articoli 6 e 7, stimati in lire 275 miliardi a partire dall'esercizio finanziario 1994, si fa fronte con appositi stanziamenti da iscrivere nella tabella C allegata alla legge finanziaria di cui all'articolo 11 della legge 5 agosto 1978, n. 468, come sostituito dall'articolo 5 della legge 23 agosto 1988, n. 362.

#### ART. 9.

1. L'assemblea della società Nuovo aeroporto di Napoli, su designazione del Ministro dei trasporti, nominerà due personalità di particolare professionalità ed esperienza nel campo della sicurezza del volo e delle infrastrutture aeronautiche. I due membri suddetti faranno parte di diritto dell'esecutivo del consiglio di amministrazione della società stessa.



## ART. 10.

1. Il collegio sindacale della società Nuovo aeroporto di Napoli sarà costituito da cinque membri effettivi, due designati dal Ministero del tesoro, due dal Ministero dei trasporti e uno dall'assemblea della società; e da tre membri supplenti. Presiederà il collegio uno dei sindaci designato dal Ministero del tesoro.

## ART. 11.

1. Entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge la società Nuovo aeroporto di Napoli provvederà ad adeguarsi alle disposizioni di cui agli articoli 8 e 9.