COMMISSIONE V

DIFESA

IX.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 11 MARZO 1954

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **BETTINOTTI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Discussione e approvazione*):

Costruzione dell'aeroporto di Genova-Sestri. (602) 57

PRESIDENTE 57, 61, 66, 68
GUERRIERI FILIPPO, *Relatore* . . . 57, 66, 67
BARONTINI 61
MATTEOTTI GIANCARLO. 62, 66
VIOLA 62, 64
DI BELLA 62, 66
GUADALUPI 62, 65
ROMUALDI 63, 65
SULLO, *Sottosegretario di Stato per la difesa* 63
. 65, 67
FANELLI 64, 67
PENAZZATO 64
PAJETTA GIULIANO 64
CUTTITTA 64
STUCCHI 65

Votazione segreta:

PRESIDENTE 75

Le seduta comincia alle 10,30.

SACCENTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Costruzione dell'Aeroporto di Genova-Sestri (602).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Costruzione dell'aeroporto di Genova-Sestri », per il quale le Commissioni Finanze e tesoro e Lavori pubblici hanno espresso parere favorevole.

L'onorevole Guerrieri Filippo, relatore, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

GUERRIERI FILIPPO, *Relatore*. Storicamente il disegno di legge n. 602, che ha per oggetto la costruzione di un aeroporto a Genova Sestri, si riallaccia al decreto-legge 20 aprile 1937, n. 950, convertito nella legge 15 aprile 1938, n. 478 ed al decreto-legge 21 ottobre 1938, n. 1803, convertito a sua volta nella legge 5 gennaio 1939, n. 368. Con la prima disposizione l'allora Ministero dell'aeronautica veniva autorizzato ad assumere un impegno, per il costruendo aeroporto di cui trattasi, di lire 18 milioni; con la seconda, dichiarata l'opera di pubblica utilità, l'impegno stesso veniva aumentato di oltre 32 milioni e 500 mila lire per un totale quindi di 50 milioni e 500 mila lire complessive. A sua volta, dal lato tecnico, l'opera prevista dal disegno di legge in esame, ha nel tempo origini ancora più remote. Infatti sin dal 1930 si dava corso ad un primo progetto di massima per la costruzione di un « idroporto di Genova ba-

cino aeronautico industriale di Sestri Ponente » approvato dai Ministeri dell'aeronautica, della marina, e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ma che non poté essere realizzato per mancanza del finanziamento dei 150 milioni occorrenti. Seguì poi uno studio tecnico (22 novembre 1932), per lo stesso scopo, che mirava ad usufruire del materiale proveniente dalla costruzione del piazzale della camionabile in costruzione allora a Genova Serravalle; ma anche questo per varie cause non ebbe seguito.

In un tempo successivo, abbandonata, almeno momentaneamente, l'idea di un idroscalo, si provvide alla compilazione di un altro progetto, ristretto alla costruzione di un aeroporto terrestre, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, per l'importo di lire 22 milioni e 500 mila. Anche questa volta, dolorosamente, non si passò purtroppo alla fase esecutiva.

Finalmente si giunse al progetto 31 luglio 1937 redatto dall'ingegnere Ariberto Albertazzi, di cui al decreto-legge 21 ottobre 1938, n. 1803, dotato di tutte le approvazioni di rito e che importava la spesa complessiva di lire 113 milioni e 500 mila delle quali 50 milioni e 500 mila a carico del Ministero dell'aeronautica, in esse compresi i citati 15 milioni dell'impegno di cui al decreto-legge 29 aprile 1937, n. 950, 12 milioni degli enti locali, 51 milioni delle società private locali (Ansaldo, Piaggio, Ilva, Odero).

I lavori relativi furono iniziati nel 1938 ma si arenarono nel 1943 a causa della guerra e furono, perciò, limitati alla costruzione di una diga foranea di 630 metri, di due terzi del molo di sottoflutto occidentale del porto, di un breve tratto di quello orientale, e di una parte di scogliera a sud del Castello Raggi per contenere il futuro terrapieno.

I gravissimi danni subiti dal porto di Genova durante la guerra impegnarono in un primo tempo, e con carattere di urgenza, tutte le energie alla riparazione di esso per restituirgli, con tutte le sue attrezzature rinnovate e aggiornate, la primitiva funzionalità.

Non appena ripresa e raggiunta, con mirabile prontezza, la completa riattivazione del porto, tosto si riaffacciò, ancora più pressante, il problema della costruzione dell'aeroporto che costituiva un'attesa ormai trentennale e la cui realizzazione appariva quanto mai di attualità per l'intenso sviluppo raggiunto dal traffico aereo e perciò non più oltre differibile.

Fu così che si costituì, in data 15 ottobre 1949, l'ente dell'aeroporto di Genova Sestri con la partecipazione di tutti gli enti pubblici e privati, già sopra ricordati; il quale ente, ripreso il progetto Albertazzi, lo tradusse, dopo successive modificazioni ad iniziativa dei tecnici del consorzio del porto, in un progetto definitivo del 1° febbraio 1951, il quale, approvato dal Ministero della difesa (Aeronautica) e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, prevede l'opera oggetto del presente disegno di legge n. 602.

L'aeroporto in parola sorgerà lungo il tratto di mare prospiciente la spiaggia di Sestri Ponente e avrà le seguenti caratteristiche: sarà costituito da un terrapieno della superficie di metri quadrati 1.063.000 che richiederà l'apporto di circa 10.200.000 metri cubi di materiale, 9.000.000 metri cubi ricavati dallo stesso fondo marino con draghe aspiranti e rifluenti presso la foce del torrente Varenna e a quello del Bisagno e per i rimanenti 1.200.000 metri cubi dal pietrame del residuo massiccio di San Benigno.

Per uno sviluppo di circa 3063 metri il terrapieno sarà protetto da una banchina di contenimento formata da cassoni in cemento armato a sistema cellulare di metri 20 per 6 ciascuno, riempiti di sabbia. A mare di detto terrapieno, su fondali varianti da metri 15,50 ad un massimo di metri 17,50 sarà costruita, pure con cassoni in cemento armato riempiti di sabbia, una diga foranea della lunghezza di 2800 metri.

Tra questa diga e il terrapieno rimarrà in tal modo un canale completamente libero di 240 metri di larghezza con acque calme che consentirà l'ammarraggio di idrovolanti di grande portata come i *Martin Mars* da 75 tonnellate e come il *Saro Princess* da 142 tonnellate e 105 passeggeri.

Si aggiungerà così all'aeroporto un idroscalo il che, dati gli studi e gli esperimenti tuttora in corso sull'uso degli idrovolanti, costituirà un indubbio vantaggio per la possibile utilizzazione anche di questo mezzo di trasporto aereo.

Tale sistema di aeroporti sul mare non rappresenta una novità in quanto ha già avuto largo, provato e profittevole esperimento nella già avvenuta costruzione all'estero di importanti simili aeroporti come, ad esempio, quelli di New York La Guardia, di New York Idlewild, di Gibilterra e di Schiphol in Olanda.

Sul terrapieno sopra indicato, sarà costruita una pista lunga metri 1800 (60+60+60), larga metri 60 con le relative bande laterali, nonché le prescritte piste di rullaggio della larghezza di 30 metri ciascuna. Sempre sullo

stesso terrapieno troveranno ed avranno sede tutti i servizi necessari al funzionamento riguardanti il decollo e l'atterraggio, le manovre di allontanamento e avvicinamento di assistenza in volo, secondo le esigenze, dettami e mezzi considerati negli ultimi accordi internazionali dell'I.C.A.O. (torre comando, uffici stazione passeggeri, magazzini, depositi, ecc.).

Ubicato, come già detto, sullo specchio di acqua antistante la spiaggia di Genova Sestri, l'aeroporto in parola, risulterà il più settentrionale in Italia, il più vicino all'arco alpino che possa consentire manovre di decollo e di atterraggio di giorno e di notte con visibilità diretta, perciò di indubbio aiuto a tutte le reti aeree, sia nazionali sia internazionali e, particolarmente, in riguardo alla Valle Padana. Inserito, come raramente avviene, in un grande centro di attività terrestre e marittimo, commerciale ed industriale nonché turistico, esso avrà inoltre accesso diretto alla via Aurelia (Savona e San Remo) sarà distante appena chilometri 0,1 dalla stazione ferroviaria di Genova Cornigliano, chilometri 2,3 da quella di Genova Sampierdarena, chilometri 2,8 dal centro geografico della grande Genova che si estende per più di 25 chilometri sul litorale, chilometri 3,5 dalla camionabile per Serravalle, chilometri 5 dalla stazione marittima Ponte dei Mille, chilometri 6 dal centro marittimo della città (Piazza Caricamento), chilometri 6,7 dal centro cittadino (Piazza De Ferrari).

I viaggiatori e le merci vi potranno quindi affluire con la massima facilità e con il minimo disturbo e dispendio, il che raramente accade per la maggior parte degli aeroporti attualmente esistenti in Italia.

Per quanto ha riferimento alla visibilità, essa risulterà ottima, cielo assolutamente sereno e privo di nebbia, per centinaia di chilometri, essendo libero il mare assolutamente da qualsiasi ingombro verticale. L'unico ostacolo, sotto questo aspetto, potrà essere costituito dagli alberi dei piroscafi in navigazione la cui altezza massima, in quelli di maggior tonnellaggio, non supera i 65 metri.

Ottima la visibilità ed ugualmente ottimo il coefficiente di utilizzazione sia della pista come del canale idroscalo, coefficiente che, secondo le norme vigenti nel campo internazionale, è stato valutato sin d'ora dagli organi competenti al 95 per cento, ma che potrà, in seguito, aumentare con l'uso dei carrelli o dei timoni acquei orientabili a seconda che si tratterà di aeroplano o di idrovolante e quando, con i grossi tonnellaggi, verrà elevato il valore limite della componente trasversale del vento. In tal caso il coefficiente predetto potrà raggiungere e superare anche il 99 per cento. Il traffico aereo si svolgerà sul mare, al largo, lontano quindi dalle abitazioni della città, senza pericolo per esse e, perciò, in condizioni quanto mai favorevoli.

Secondo la classificazione stabilita dall'ICAO, che prevede sette categorie di aeroporti prendendo a base della differenziazione il peso massimo degli aeroplani di possibile impiego, l'aeroporto di Genova, per le sue caratteristiche di sopportazione di peso, per la lunghezza, larghezza e consistenza della pista di volo e di rullaggio, per le relative pendenze e per l'idoneità e modernità dei servizi inerenti, apparterrà alla categoria *C*-1.

Tutta l'impostazione strutturale di detto aeroporto è però, fin da oggi, predisposto in modo da consentirne la trasformazione in categoria *A*, in un secondo momento, non appena, cioè, le disponibilità finanziarie e l'indubbio sviluppo del traffico lo consentiranno.

Prendendo come riferimento la distinzione delle nostre reti aeree in principali e secondarie, turistiche e di diporto, l'aeroporto di Genova apparterrà alla prima di queste categorie della rete del versante tirrenico, con quelli di Roma e Napoli.

Il costo dell'opera, affidata per la sua costruzione e gestione con bilancio autonomo al consorzio autonomo del porto, ammonta a 12 miliardi e 800 milioni, somma prevista dal progetto del febbraio 1951 e così suddivisa: diga foranea 4 miliardi 500 milioni; banchina di contenimento 1 miliardo 820 milioni; riempimento del campo terrestre 4 miliardi 740 milioni; sistemazioni superficiali, edifici impianti vari 1 miliardo 740 milioni. Al finanziamento parteciperà lo Stato con un contributo annuo di lire 500 milioni per 30 anni dal 1954-55 al 1983-84 sul bilancio della difesa; il comune di Genova con 2 miliardi e 400 milioni, cioè 30 rate annuali di 80 milioni; il Consorzio autonomo del porto di Genova con un miliardo e 800 milioni per 30 anni in rate annuali di 60 milioni; la provincia di Genova con 300 milioni con versamento annuale di 10 milioni per 30 anni; la Camera di commercio, industria e agricoltura di Genova con 300 milioni da versarsi in rate annuali di 10 milioni ciascuna per la durata di 30 anni; l'ente provinciale per il turismo di Genova con 70 milioni in rate annuali di 10 milioni per la durata di 7 anni; la Cassa di risparmio di Genova con 15 milioni in rate annuali di 5 milioni per 3 anni; la società Ansaldo con 21 milioni in rate di 3 milioni ciascuna per

7 anni, la società Piaggio con 21 milioni in rate annuali di 3 milioni per 7 anni; la Federazione A. Odero con 1 milione *una tantum*. Entro i limiti della spesa di 12 miliardi e 800 milioni preventivati la Camera di commercio di Genova si impegnerà altresì a versare annualmente al Consorzio del Porto di Genova, per un periodo massimo di 30 anni a decorrere dal 1954, un contributo di non più di 200 milioni e in ogni caso non superiore al gettito annuo del 0,50 per cento ricavato in via straordinaria sugli imponibili camerali dell'imposta di ricchezza mobile di categoria *B* e di categoria *C*, gruppo 34°.

Gli impegni sopra indicati sono consacrati nella convenzione 13 febbraio 1954, notaio Stefano Primavera, che richiama la precedente del 12 febbraio 1938 per la costruzione dell'aeroporto previsto dal disegno di legge dello stesso anno, tra il consorzio autonomo del porto di Genova da una parte e gli enti pubblici e privati sopra nienzionati dall'altra, convenzione che viene allegata al presente disegno di legge.

In merito alla somma occorrente, a parte la svalutazione della moneta con il relativo aumento del costo della manodopera, del materiale e dei maggiori e più perfezionati mezzi tecnici oggi indispensabili, va ricordato che già l'aeroporto progettato nel 1938 raggiungeva il costo di lire 113 milioni ed era di assai limitata rilevanza in quanto non poteva servire che per velivoli di peso inferiore alle 20 tonnellate con velocità di 200 chilometri all'ora, mentre l'attuale, come si è visto, costituisce un'opera imponente, perfezionata in tutti i suoi mezzi e strutture e capace di ricevere aeroplani del peso di 70 tonnellate con velocità di crocera di 800 chilometri orari come nel caso del Comet inglese già in linea.

Del pari va ricordata la notevole entità del contributo offerto dagli enti pubblici e privati di Genova che si sono assunti anche le maggiori spese che occorressero in più dei 12 miliardi e 800 milioni preventivati e l'eventuale maggior onere rispetto allo stabilito piano di finanziamento. Né dovranno essere del pari trascurate le varie utilità che deriveranno certamente dalla costruzione dell'aeroporto, a prescindere dal valore dello stesso, che farà parte del pubblico demanio, quali le ampie aree fabbricabili di alto interesse urbanistico ricavate dallo sbancamento del residuo promontorio di San Benigno, per l'escavazione del pietrame, per la diga e le strutture di contenimento, il migliorato fondale negli specchi d'acqua viciniori per una più libera navigazione portuale a seguito del dragaggio della sabbia per il terrapieno, la aumentata difesa costiera per un considerevole tratto e, in senso più strettamente economico l'utile di gestione, anche per lo Stato, che sempre accompagna il complesso esercizio di un aeroporto dell'entità di quello in oggetto (dogana, poste, concessioni, ecc). Si calcola a circa tre miliardi l'importo annuale di Ciampino per il solo servizio postale. Egualmente dovrà essere rammentata la considerevole utilizzazione della manodopera che sarà richiesta, fin dall'inizio dei lavori, tanto per l'impiego diretto che indiretto, la qualcosa tornerà di massimo sollievo alla disoccupazione locale sempre più pressante, e tale beneficio si conserverà in proseguo di tempo se la società Piaggio, come è sperabile ed augurabile, intraprenderà nel suo stabilimento di Genova-Sestri l'industria delle costruzioni e riparazioni aeronautiche, di cui alla convenzione pattuita. Infine, e non ultimo motivo che consiglia l'approvazione della legge, la considerazione che l'aeroporto contribuirà all'efficienza difensiva del paese sia con la possibilità eventuale di ricovero in caverna degli apparecchi, del personale, dei depositi, ecc., sia per la facilitazione che ne potrà derivare per un sollecito impiego di notevoli quantitativi di apparecchi da difesa, da osservazione, da trasporto, da soccorso, ecc., per le varie anche improvvise occorrenze.

L'aeroporto in oggetto risponde, invero, ad imprescindibili esigenze del potenziamento del porto di Genova e di tutta la Liguria, rimasta priva dell'ausilio del traffico aereo giacché non possono essere presi in considerazione per un traffico regolare il piccolo aeroporto di Villanuova d'Albenga, quello piccolissimo di Bordighera e neppure quello di Novi Ligure trascurato per le sue insufficienze persino dalle nostre linee civili, ma riveste altresì indubbio interesse nazionale oltre che per l'accennato uso difensivo, anche per il notevole sviluppo che esso arrecherà alla rete aeroportuale del nostro paese, della quale è stata da tempo e più volte denunciata la grave carenza in studi tecnici, in relazioni di Commissioni e di bilanci della difesa, di ordini del giorno varî, sia alla Camera sia al Senato ed in riunioni extra-parlamentari. Infatti, gli aeroporti italiani aperti al traffico aereo-civile sono soltanto due di classe *B* (Napoli Capodichino, Roma Ciampino), quattro di classe *C* (Brindisi, Milano Malpensa, Alghero, Torino Caselle, di prossima apertura), quattro di classe *D* (Bari, Bergamo, Cagliari, Catania); due di classe *E* (Roma Urbe, Vicenza), otto di classe *F* (Firenze, Novi Ligure,

Gorizia, Olbia, Palermo, Pantelleria, Reggio Calabria, Trapani); cinque di classe *G* (Milano Limate, Padova, Torino, Venezia Lido, Villanuova d'Albenga). Il loro numero, come si vede è molto limitato e per di più la loro efficienza non è più adeguata alle richieste dello sviluppo e perfezionamento tecnico raggiunto oggi e ognora crescente nel campo aereo. L'importanza, quindi, di un programma di potenziamento dei nostri aeroporti sia quantitativamente sia qualitativamente è problema di base nazionale di estrema necessità, che la costruzione dell'aeroporto di Genova, sia pur parzialmente si propone di risolvere. Né la costruzione dell'aeroporto arrecherà danno al traffico marittimo di Genova. I servizi di trasporto via aerea e via mare sono ormai ritenuti complementari, gli uni in funzione degli altri, con reciproca dilatazione delle rispettive zone di influenze. Tale principio fu affermato fin dal 1920 dalla Camera di commercio di Marsiglia e poi confermato dal congresso dei porti aerei organizzato in quella città nel 1927, per cui la gestione dei porti e degli aeroporti di Marsiglia e di Bordeaux fu affidata rispettivamente ad un unico ente amministratore. In Inghilterra le più importanti compagnie marittime sono interessate in società di servizi aerei per un comune finalismo e coordinamento. In Olanda, in una più vecchia tradizione marinara, si inserisce, ormai egualmente apprezzata, economicamente e moralmente, la nuova tradizione aerea che si sta sempre più affermando.

Il trasporto aereo è un mezzo nuovo che ha creato un traffico nuovo con sue speciali caratteristiche sia per le merci sia per le persone, determinato dalla maggiore velocità che può creare il maggior rendimento, ma ciò nonostante resteranno pur sempre cospicui settori commerciali ed industriali a disposizione degli altri mezzi di trasporto, nel caso, quelli marittimi. Oggi la predetta complementarietà è ritenuta così indispensabile che la vitalità di un porto è condizionata alla coesistenza di un aeroporto.

Ciò accade ormai ovunque, a Marsiglia, a Barcellona, ad Amsterdan, ecc., dove il continuo aumento del traffico aereo dei rispettivi aeroporti in continuo accrescimento non consta abbia danneggiato quello marittimo.

Non vi è pertanto ragione alcuna di dubitare che ciò non debba e non possa verificarsi anche per Genova, centro commerciale, industriale, turistico di primo ordine, il cui traffico comprende un imponente volume di merci di tutte le grandi categorie internazionalmente classificate, provenienti e dirette per tutti gli scali principali del mondo; traffico che il costruendo aeroporto incrementerà sia con la maggiore rapidità nel trasporto di determinate merci richiedenti mezzi veloci, sia per la rapidità e tempestività delle inerenti contrattazioni. È certo invece che, con la creazione dell'aeroporto, Genova potrà, non solo migliorare la sua efficienza portuale, ma resistere vittoriosamente alla concorrenza straniera, specialmente quella di Marsiglia, per le rotte dell'Oriente, dell'Africa e del Mediterraneo.

Per tutte le considerazioni sopra esposte, il disegno di legge n. 602 merita pieno accoglimento. Esso reca il parere favorevole delle Commissioni Finanze e tesoro e Lavori pubblici. Consta di 13 articoli e ad esso è allegata la già citata convenzione del 13 febbraio 1954 tra il Consorzio autonomo del porto di Genova e gli enti pubblici e privati genovesi che partecipano al finanziamento dell'opera dalla legge prevista.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Barontini. Ne ha facoltà.

BARONTINI. Noi siamo d'accordo su questo progetto di legge relativo alla costruzione dell'aeroporto a Genova, soprattutto tenendo conto delle caratteristiche di questa città e in parte anche di tutta la Liguria. Genova è stata ed è tuttora un grande emporio economico, commerciale e industriale. Per potere sviluppare queste sue attività Genova ha un porto che è indubbiamente uno dei più grandi del mondo; però è indubbio che, dal punto di vista delle sue esigenze economiche e commerciali, è indispensabile la costruzione di un aeroporto che non soltanto sia in condizioni di far concorrenza a Nizza, a Cannes e agli altri aeroporti della riviera, ma in modo particolare che sia in grado di affrontare e risolvere quello che può chiamarsi il problema del tempo, in quanto a volte nello spazio di poche ore bisogna risolvere problemi di carattere economico e di carattere commerciale veramente imponenti.

So, ad esempio, di commesse di lavoro sfuggite alle industrie genovesi e andate a finire alle industrie francesi proprio per la concorrenza del tempo da queste esercitata.

Inoltre, la costruzione dell'aeroporto deve tendere a dare all'industria e al commercio di Genova e di tutta la Liguria la possibilità di sviluppare la propria attività. Quindi il nostro parere favorevole alla costruzione dell'aeroporto di Genova è basato fondamentalmente su

di un criterio economico e non invece di difesa perché per noi quest'ultimo aspetto non è da prendere in considerazione.

Naturalmente abbiamo ascoltato con piacere che in questo aeroporto lavoreranno 600 manovali, in un primo tempo, mentre, successivamente, queste unità aumenteranno anche per l'intervento di tecnici e di specialisti; ma, a questo proposito, dobbiamo rilevare che la costruzione dell'aeroporto non risolverà certo la crisi dell'industria genovese che dovrà quindi essere esaminata in altra sede.

E poiché mi trovo nel campo della manodopera vorrei fare una raccomandazione in rapporto anche alla tragica esperienza che a Genova è stata fatta con lo S.C.I. di Cornigliano Molti di voi, indubbiamente, sono a conoscenza degli incidenti che si sono verificati e, pertanto, non si può prescindere da queste considerazioni nel decidere su questa opera.

Con queste brevi considerazioni, noi ci dichiariamo pienamente d'accordo perché l'aeroporto di Genova venga costruito il più rapidamente possibile.

MATTEOTTI GIANCARLO. Devo chiedere scusa ai colleghi genovesi se invece esprimerò la mia perplessità circa la approvazione del progetto di legge relativo alla costruzione dell'aeroporto di Genova e ciò, soprattutto, per una considerazione di carattere tecnico. È chiaro che noi ci troviamo di fronte ad una rapida evoluzione dell'aviazione verso le massime velocità e quindi verso i più costosi servizi. Per quanto riguarda gli aeroporti vi è la tendenza internazionale ad accentrare tutti i servizi aerei in pochi, ma grandissimi aeroporti e, a questo proposito, il migliore esempio lo danno gli inglesi i quali accentrano le principali linee imperiali (Australia, Sud-Africa, ecc.), in un solo aeroporto, a Londra, e ciò, evidentemente, per una ragione molto semplice dato il costo dei servizi, i grandi aeroporti sono gli unici che possano economicamente garantire dei servizi moderni. Noi in Italia non abbiamo ancora aeroporti di questo tipo, benché Roma in questo momento sia il terzo aeroporto d'Europa, cioè uno dei primi del mondo, con un movimento di 120 apparecchi al giorno. È chiaro, quindi, che ci saranno nel futuro grandi stazioni in Europa in cui faranno scalo queste grandi linee aeree con apparecchi che arriveranno in brevissimo tempo ai mille chilometri all'ora.

In questa situazione non mi sembra opportuno che noi ci sobbarchiamo alla spesa di un aeroporto costosissimo. Quello che vogliamo fare, infatti, è un aeroporto in mare che risulterà costosissimo rispetto ai servizi che renderà, in una città che, per la sua posizione, non ha grande importanza internazionale. Noi costruiamo con un costo enorme a Genova un aeroporto che, costruito a Roma, costerebbe molto meno e renderebbe molto di più. Per queste considerazioni non sono favorevole all'approvazione del disegno di legge.

VIOLA. Io sono favorevole al disegno di legge perché l'aeroporto di Genova obbedisce sia, e soprattutto, a considerazioni di ordine economico (nel senso che consenta la occupazione operaia in notevole misura) sia a considerazioni di ordine strategico, e ciò non tanto perché noi siamo tenuti a preoccuparci della eventualità di una guerra, ma in quanto la Francia ha già i suoi aeroporti a Marsiglia, a Cannes, a Nizza.

Se anche dovesse obbedire a considerazioni di ordine strategico in modo particolare, da parte mia non avrei alcuna preoccupazione in proposito, perché quella guerra che è già iniziata da qualche anno può darsi che sarà terminata quando sarà terminato l'aeroporto di Genova.

DI BELLA. Anch io sono favorevole a questo disegno di legge in quanto, mentre la marina mercantile è in decadenza, si constata un continuo sviluppo dell'aviazione. Ed è bene a questo riguardo incrementare tutti gli aeroporti. Per quanto riguarda le spese, posso condividere l'opinione, già espressa dal collega Matteotti, e cioè che esse sono effettivamente eccessive nei confronti della pratica possibilità di sfruttamento.

Intanto, osservando in modo particolare gli aspetti tecnici di questo aeroporto, dobbiamo dire che quando, per uno scarto imprevisto l'apparecchio dovesse uscire dalla pista andando a finire in acqua, si avrebbe purtroppo la morte sicura dei passeggeri. E qui sorge proprio una questione di capacità di attrezzatura, di sufficienti lunghezza e larghezza della pista, ecc. Ora, per quanto riguarda la lunghezza, io penso che in un tale aeroporto possano atterrare pochi apparecchi. Al riguardo io gradirei che l'onorevole relatore ci fornisse altri elementi tecnici prima di passare alla votazione del disegno di legge. Siamo d'accordo sul fatto che Genova debba avere un grande aeroporto, ma la sua ubicazione non mi sembra più adatta, perché l'atterraggio non appare troppo sicuro.

GUADALUPI. Il nostro gruppo si dichiara favorevole al disegno di legge, facendo però osservare che sarà forse opportuno, in sede di approvazione degli articoli, apportare qualche

modifica. Intanto la relazione al disegno di legge, a nostro giudizio, avrebbe dovuto essere un po' più ampia.

Noi avvertiamo una certa difficoltà ad esprimere un parere completo sul disegno di legge in relazione ai suoi varî aspetti: politici, economici, commerciali e tecnici.

Vi è indubbiamente urgenza di approvarlo, ma crediamo che ci sia altrettanta necessità di approfondire questi aspetti. Ed alcune perplessità nascono già leggendo la relazione ed il testo del disegno di legge, allorché si considerano le convenzioni stipulate e da stipulare fra enti locali, cioè tra enti che sono interessati alla gestione dell'aeroporto.

Pur rendendoci conto dell'entità della spesa, vorremmo sottolineare alcune incongruenze che, riteniamo, possano invece essere utilmente corrette, quella ad esempio, di affidare al consorzio del porto, non soltanto il compito di regolare e gestire l'aeroporto stesso, ma anche quello di curare la esecuzione delle opere relative.

Già discutendosi di un'altra convenzione riflettente un altro consorzio — cioè quello del porto di Brindisi — furono chieste al Ministero dei lavori pubblici delle garanzie, tali però da non spogliare la commissione dei necessari controlli.

Può anche darsi, infatti, che il consorzio autonomo del porto di Genova impieghi un determinato complesso di mano d'opera che non sia, peraltro, quello più idoneo a conseguire i risultati voluti.

Quanto alle considerazioni di ordine militare, mi pare che esse non siano tali da dovere essere poste in particolare rilievo: noi riteniamo che questo aeroporto rappresenterà un nuovo strumento che consentirà di meglio sviluppare i traffici, tanto di passeggeri quanto di merci, con l'Europa occidentale e con l'Europa orientale. Preoccupazioni, quindi, da un punto di vista strettamente militare, noi non ne abbiamo perché consideriamo questo aeroporto piuttosto come uno strumento di progresso e di pace. Ciò che ci preoccupa invece è il volume della spesa.

A questo riguardo facciamo, fin da questo momento, le nostre riserve e chiediamo al relatore come e perché si debba fissare una convenzione fra il consorzio autonomo del porto di Genova ed il Ministero, con semplice decreto del Ministro della difesa, attraverso cui saranno regolati i rapporti tecnici e finanziari relativi alla esecuzione delle opere inerenti alla costruzione dell'aeroporto e alla sistemazione della zona attigua.

Tutto questo non potrà prescindere dal fatto che sia la stessa Commissione della difesa, di concerto con quella dei lavori pubblici, a dare un indirizzo di carattere generale in merito alle norme che si dovranno seguire. Per queste ragioni, mi permetto di chiedere all'onorevole Presidente se non ritenga che l'esame di questo disegno di legge possa essere ulteriormente approfondito, in maniera che dalla Commissione esca un deliberato confortato da un consenso unanime. Anche per un dovere di correttezza legislativa, mi sembra che meglio sarebbe approfondire le ragioni che militano pro e contro questo disegno di legge che ha una notevole importanza.

ROMUALDI. Ho l'impressione che il disegno di legge meriti effettivamente un più profondo esame, e ciò specialmente in relazione ai suoi aspetti tecnici.

A me pare che questo aeroporto, una volta costruito, servirebbe a ben poco. È già stato detto che esso non potrebbe consentire l'atterraggio degli apparecchi attualmente in uso, e mi riferisco naturalmente a determinati tipi di apparecchi.

Si tratta, d'altra parte, di una spesa rilevante. Io ritengo, perciò, che, pur essendo un grande incentivo quello di poter costruire un aeroporto bene attrezzato a Genova, bisognerà pure condurre un esame più approfondito in proposito; e a questo riguardo vorrei che si nominasse un comitato ristretto scegliendo i componenti tra i membri di questa Commissione, per prendere in esame minutamente i vari aspetti tecnici del disegno di legge, e per prendere anche i necessari contatti con tutti gli organi competenti, in modo da poter giudicare meglio ed emanare fra qualche tempo un giudizio più concreto.

SULLO, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Credo di dovere osservare, a questo punto, che ci stiamo allontanando dal vero tema della discussione: questo disegno di legge non è un progetto sottoposto allo studio di tecnici. Noi dobbiamo distinguere ciò che debbono fare i parlamentari da ciò che debbono fare, invece, i tecnici propriamente detti. La coincidenza della presenza in questa Commissione di tecnici e di politici è certamente una cosa utile, ma non è certo utile che il tecnico voglia, ad un certo momento, sovrapporsi al politico. È bene ricordare come il Consiglio superiore dei lavori pubblici sia giunto, in una riunione del 10 maggio 1951, all'approvazione di questo progetto, che precedentemente era stato presentato per ben tre volte, cioè in tre diverse edizioni.

Il primo progetto, redatto dall'Albertazzi, fu presentato il 3 gennaio 1949 e richiedeva un importo di 17 miliardi: fu respinto, con deliberazione del 3 dicembre 1949, per considerazioni tecniche ed economiche.

Successivamente, il 3 agosto 1950, fu presentato un secondo progetto, anch'esso con esito negativo. Ancora successivamente si ebbe un terzo progetto che, al pari del secondo, fu bocciato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Ora, se noi vogliamo discutere qui della spesa a cui va incontro lo Stato, possiamo certamente discuterne, ma non dobbiamo sollevare questioni di altra natura. Si può giudicare dell'opportunità politica ed economica, delle modalità finanziarie, delle modalità di esecuzione. Si possono ugualmente giudicare le varie convenzioni, e questi sono i limiti della discussione

Per tanto io mi riservo di rispondere alle osservazioni fatte, al termine della discussione generale, ma ho ritenuto di dovere, fin da ora, precisare questo punto.

FANELLI. Mi pare che siamo tutti favorevoli, in sostanza, a questo disegno di legge; però, noi che siamo stati aviatori non possiamo senz'altro accettare il deliberato del Consiglio superiore dei lavori pubblici, perché vi sono dei fattori, degli elementi tecnici, che vanno esaminati più a fondo: intanto Genova è una città che ha una continua foschia, specialmente nella stagione invernale, e questo è un elemento negativo. Come fa l'aviatore a cercare il campo in tali condizioni, e come può atterrare facilmente in questa piccola striscia di terra? Poi vi è la questione dei venti dominanti a cui Genova è esposta in determinati periodi stagionali; ma, soprattutto, va considerato il fatto che una pista di soli 1800 metri non è, a mio avviso, sufficiente a svolgere un traffico del genere.

PENAZZATO. La costruzione di questo aeroporto dà lavoro, si è giustamente osservato, a parecchi disoccupati, però bisognerebbe anche sapere quanta parte della spesa complessiva sarà devoluta alla mano d'opera.

A proposito, poi, della approvazione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, essendo stata data nel 1951, mi pare che non possa più essere considerata valida oggi.

Ritengo, pertanto, che sia opportuno avere maggiori ragguagli in proposito, e mi riferisco sia alla questione della disponibilità del traffico, sia ai problemi inerenti alla difesa, ecc.

PAJETTA GIULIANO. Io sono d'accordo con le osservazioni fatte dall'onorevole Sullo, perché ritengo che la costruzione di un aeroporto come questo, il quale favorisce un maggiore sviluppo del porto di Genova, rappresenti un problema di carattere nazionale.

Si è sempre inteso parlare dei difetti inevitabili che presenta la costruzione di un aeroporto a Genova, ma, tenendo conto, in linea di massima, che non si può pretendere la perfezione, io ritengo che, avendo altri organismi competenti ampiamente studiato la questione si possa avere una certa tranquillità.

Non possiamo pensare, infatti, che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, per esempio, non abbia consultato i tecnici.

C'è qualche collega che può affermare che qui ci troviamo in presenza di un progetto sbagliato? Noi, come Commissione della difesa, non possiamo certo assumerci il compito di una revisione completa in questo campo. Noi riteniamo, pertanto, che non vi siano elementi sufficienti per una sospensiva, e siamo favorevoli alla approvazione del disegno di legge. Noi combattiamo tutte quelle spese che rappresentano uno sperpero, come ad esempio gli aeroporti militari, i quali hanno una dubbia utilità e comportano spese enormi nonché il rischio di rovinare le campagne, di allontanare il turismo da certe località senza alcun beneficio; ma troviamo ragionevole ed utile che spese di così notevole entità vadano ad arricchire la nostra nazione, e siamo pertanto favorevoli alla costruzione di questo aeroporto.

CUTTITTA. Mi pare che siamo tutti d'accordo nel desiderare che Genova abbia il suo aeroporto; però l'osservazione tecnica del collega onorevole Di Bella mi ha fatto sorgere delle perplessità, infatti a me pare che, quando un tecnico, un aviatore come il collega onorevole Di Bella, ci dice che gli apparecchi oggi in uso non avrebbero la possibilità di atterrare in questo aeroporto, prima di approvare una spesa di questo genere si debba sentire il dovere di approfondire tutte le considerazioni riguardanti l'aeroporto in questione. Pertanto, sarei d'avviso che la Commissione soprassieda, per il momento, alla approvazione del disegno di legge, in attesa che si raccolgano elementi di giudizio più precisi

VIOLA. Ritengo che non ci si trovi ancora di fronte ad una proposta di sospensiva ma se questa dovesse esserci io dichiaro subito che sono contrario.

Qui non si tratta di costruire un aeroporto che serva per tutti i tipi di aeroplani e per tutti i tempi, ma si tratta di dare a Genova un aeroporto proporzionato ai suoi traffici, te-

nendo presente anche che già i porti di Marsiglia, Cannes e Nizza ne sono provvisti.

Oltre a queste considerazioni, si fanno qui osservazioni di carattere militare, politico, tecnico, sociale, economico, ecc.; ma esse non possono reggere di fronte alle necessità che Genova — anche per una ragione di prestigio e di carattere commerciale nell'ambito nazionale — abbia il suo aeroporto.

Non vi è quindi necessità, mi pare, di rivedere questo progetto già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, a meno che non venga a qualcuno il sospetto che i 12 miliardi preventivati rappresentino una cifra talmente esagerata da far pensare che lo stesso aeroporto si possa costruire, ad esempio, con soli 6 miliardi.

ROMUALDI. Io vorrei precisare che la nostra proposta è di natura puramente tecnica. L'onorevole Sullo ha detto che vi è già l'approvazione dei massimi organismi tecnici esistenti in Italia. Ed allora, si è detto, come possiamo noi sindacare l'operato di questi organi? Non è la prima volta, però, che questi supremi organi tecnici hanno sbagliato. A Fiumicino, per esempio, sono stati iniziati già tre volte i lavori dell'aeroporto, lavori che pure erano stati approvati dai competenti organi tecnici. Mi pare, insomma, che non sarebbe male avere maggiori ragguagli tecnici a questo riguardo.

GUADALUPI. Io non ho esposto preoccupazioni di carattere tecnico, ma soltanto di ordine economico, sociale ed amministrativo. Per quanto attiene alle preoccupazioni espresse ad altre parti, vorrei pregare il Presidente di dare lettura della deliberazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, nel quale confluiscono indubbiamente organi tecnici che rappresentano le varie istanze.

SULLO, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Vorrei pregare gli onorevoli colleghi di tenere presente che la mia osservazione non voleva essere un misconoscimento delle giuste ragioni circa la necessità di adeguare anche in futuro, durante l'esecuzione dei lavori, il progetto ai nuovi ritrovati della tecnica. In pratica devo dire che la relazione presentata per questo ultimo progetto prevede anche la possibilità del completamento della diga terrestre. In sostanza non si tratta di un progetto chiuso ma di un progetto il quale potrà essere modificato successivamente.

Io desidero ancora ricordare come si sia giunti a quest'ultimo progetto: nel 1937, come bene ha detto l'onorevole relatore, vi è stato un primo decreto-legge; nel 1938 ve ne è stato un secondo, dopo di che si diede inizio ai lavori, per cui fino dal 1943 si costruì una parte di questo aeroporto e precisamente 640 metri di diga foranea. Indipendentemente dalla situazione di partenza, noi dobbiamo pensare che la stessa opportunità dell'opera va giudicata sulla base di un lavoro già compiuto e di un impegno legislativo già esistente. Infatti noi abbiamo due leggi dello Stato italiano (con relativo stanziamento già previsto) che affermano la necessità di costruire un aeroporto a Genova.

Quindi, oggi, il problema che si prospetta l'onorevole Matteotti deve essere proposto così: dobbiamo lasciar perdere una certa spesa che lo Stato italiano ha compiuto in altri tempi o dobbiamo continuare l'opera?

Se in Italia si completassero le opere pubbliche che sono rimaste incomplete già si farebbe un'opera di grande utilità per il paese.

Dal punto di vista finanziario devo anche fare presente che, nel caso in esame, compiono uno sforzo notevole anche gli enti locali: su 12 miliardi e 800 milioni lo Stato, in sostanza, contribuisce per 5 o 6 miliardi, perché voi non dovete calcolare i 15 miliardi che si ottengono moltiplicando la cifra di 500 milioni per 30, ma dovete calcolare il valore attuale di una annualità trentennale di 500 milioni. In effetti, lo Stato non mette a disposizione dell'aeroporto di Genova per la sua costruzione integralmente tutti i 12 miliardi ma soltanto una cifra che potrete valutare sui 5-6 miliardi mentre altri 5 miliardi circa sono dati dagli enti locali.

Dal punto di vista tecnico, penso anch'io che il Consiglio superiore può sbagliare, e questo spero che nel caso specifico non sia avvenuto, e pertanto non ho alcuna difficoltà ad accettare una raccomandazione nel senso che si possa, durante l'esecuzione dei lavori, apportare modifiche perché l'opera che si deve realizzare sia la più economica e la più efficiente possibile.

STUCCHI. Io ritengo che fra i Ministeri che dovranno intervenire nel decreto di approvazione della convenzione di cui all'articolo 8 (che io trasformerei invece in una integrazione della legge stessa) debba essere compreso anche il Ministero del lavoro e ciò per far fronte a quelle preoccupazioni che sono state giustamente avanzate qui dall'onorevole Barontini in ordine alla sicurezza delle maestranze addette ai lavori.

Dato poi che da parte di molti colleghi sono state espresse delle perplessità per quanto concerne gli aspetti tecnici dell'am-

modernamento del progetto e la necessità di un più recente parere degli organi tecnici competenti, e considerato che queste perplessità hanno già trovato eco nell'intervento dell'onorevole Sottosegretario, penso che si potrebbe soprassedere all'approvazione del disegno di legge, perché la fretta è sempre nemica del meglio. Soprassedendo si potrebbe sollecitare un nuovo progetto e un parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e, nello stesso tempo, si potrebbe addivenire ad un completamento del disegno di legge con quelle norme che allo stato attuale dovranno essere enunciate come una futura convenzione.

MATTEOTTI GIANCARLO Mi associo a questa proposta di rinviare l'approvazione del disegno di legge. Per me, ripeto, la grossa questione tecnica è di sapere se per le condizioni naturali della zona e del punto dove questo aeroporto verrà costruito, così come è previsto dal progetto, data la evoluzione dell'aeronautica, esso non dovrà essere abbandonato entro 15 o 20 anni, perché l'utilità di Genova di avere un aeroporto è quella di averlo capace di costituire punto di atterraggio delle grande linee civili.

Il problema tecnico, secondo me, si riduce a questo, e pertanto io sono favorevole ad un rinvio della discussione.

DI BELLA. Desidero chiarire quanto ho detto precedentemente. Quando l'onorevole Romualdi ha parlato di una commissione non lo ha fatto per sindacare l'operato di altri. Noi non dobbiamo e non vogliamo qui valutare se quella commissione sia capace o no, ma certo l'aviazione civile, che è l'organo tecnico, deve poter dire la sua parola. Ad esempio, per quanto riguarda la lunghezza della pista dell'aeroporto di Genova io credo che essa dovrebbe raggiungere i 2.100 metri, perché solo così vi sarebbe la possibilità di fare atterrare tutti i tipi di aeroplani. Bisognerebbe quindi vedere se i 12 miliardi previsti saranno sufficienti o meno.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Comunico che sono pervenuti alla Presidenza i seguenti ordini del giorno già svolti negli interventi dei presentatori:

« La V Commissione Difesa, nell'approvare il disegno di legge per la costruzione dell'aeroporto di Genova-Sestri

impegna il Governo

a far sì che, in fase di realizzazione, il progetto del detto aeroporto venga migliorato ed aggiornato secondo le più moderne esigenze del traffico e della navigazione aerea ».

ROMUALDI, LATANZA, POZZO.

« La V Commissione Difesa, nell'approvare il disegno di legge n. 602 « Costruzione dell'aeroporto di Genova-Sestri;

considerato che la esecuzione di tutte le opere di cui al disegno di legge dovrà essere affidata al consorzio autonomo del porto di Genova,

che nell'articolo 8 del disegno di legge si afferma che « con altra convenzione..., ecc.)

invita il Ministro della difesa

prima ancora di approvare e di emanare il necessario decreto di concerto con altri ministri. finanze e tesoro, lavori pubblici, marina mercantile, industria e commercio, lavoro e previdenza sociale, sul regolamento dei rapporti tecnici e finanziari relativi alla esecuzione delle opere previste, a voler riferire alle commissioni parlamentari per la difesa ».

GUADALUPI.

GUERRIERI FILIPPO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, io vi ringrazio del vostro interessamento per l'aeroporto di Genova. In realtà le osservazioni fatte hanno il loro valore, ma vorrei tranquillizzare tutti i colleghi che, pur essendo favorevoli a questo disegno di legge, hanno ancora qualche perplessità.

L'onorevole Barontini può essere certo che ogni garanzia di sicurezza per l'incolumità dei lavoratori sarà adottata, perchè effettivamente non si ripeta per l'aeroporto di Genova ciò che si è verificato in altra sede per altri lavori. Quindi non sono contrario alla proposta di comprendere anche il Ministero del lavoro fra i ministeri di cui all'articolo 8.

Vorrei anche ricordare agli onorevoli colleghi che si sono preoccupati di questo tipo di aeroporto sul mare, che non si tratta di una novità italiana, in quanto all'estero esistono già da tempo aeroporti del genere. Basti ricordare che a New York aeroporti con terrapieno in mare ve ne sono due e altri se ne trovano in diversi altri paesi.

La spesa, come ho rilevato nella relazione, sembra imponente, ma non si potrà mai costruire un aeroporto quale quello che si vuole costruire a Genova con una spesa minore. O si vuole un aeroporto a Genova o non lo si vuole: se lo si vuole, non si può farlo che col sistema del terrapieno e con quella spesa.

Questioni tecniche. Qui ha perfettamente ragione il rappresentante del Governo. Mi sorprendono i rilievi e le perplessità . Questo

aeroporto su terrapieno, fin dal suo inizio è stato oggetto di profondo studio da parte di provetti ingegneri, ed ha avuto anche il collaudo del genio civile che si interessa particolarmente delle opere marittime, spiagge, porti, scogliere e dighe per cui il collaudo è garantito al cento per cento.

Per quanto riguarda i dati tecnici di carattere aeronautico, mi permetto di ricordare ai colleghi, ed in modo particolare all'onorevole Di Bella, che accanto al Consiglio superiore dei lavori pubblici — che ha esaminato questo progetto e lo ha approvato in una assemblea generale — vi è anche l'aeronautica e quindi questo progetto, anche da questo lato tecnico ha avuto il crisma di tutte le autorità competenti e specializzate nella materia.

Per quanto riguarda la sua efficienza, è bene precisare che si tratta di un aeroporto non di categoria *A* ma di categoria C e quindi le possibilità di decollaggio, di atterraggio, di assistenza in volo vanno riportate a questa classificazione. Per i servizi, non vi è dubbio che vi si debba pensare e si debba anche prevederli in modo che gli apparecchi che non potranno atterrare e decollare oggi vi possano atterrare e decollare domani quando l'aeroporto sarà trasformato in categoria *A*. Così è stato fatto, così si farà ancora.

Al collega onorevole Di Bella, il quale ritiene che la pista dovrebbe essere più lunga, devo ricordare che esiste una zona di sicurezza ad est ed a ovest di altri 60 metri dall'una parte e dall'altra, per cui la lunghezza della pista in realtà è di 1.920 metri usufruibili per ogni bisogno ed anche di fronte ad improvvise necessità.

Per quanto riguarda infine la necessità dell'aeroporto nel porto di Genova, io richiamo l'attenzione sul fatto che oggi non è più concepibile un porto senza un aeroporto. Le questioni dei rapporti via aerea e via mare sono state risolte e definite nel senso della complementarietà.

Per quanto sopra ritengo perfettamente superfluo rinviare ad un nuovo esame il progetto.

Ricordo, infine, che un ritardo nella costruzione di questo aeroporto sarebbe gravissimo non solo per la concorrenza sempre maggiore di Marsiglia e di altri aeroporti stranieri, non tanto per la aspettativa dei genovesi che da 30 anni attendono questo aeroporto, ma anche, e principalmente, per l'urgenza dell'impiego della mano d'opera, in quanto a Genova vi è una altissima percentuale di disoccupati ed una forte crisi industriale che colpisce la città e la provincia ed a cui bisogna provvedere.

FANELLI. Le nostre obiezioni cadono con questa precisazione. Si vuole un aeroporto di categoria *C*? D'accordo. Votiamo per l'aeroporto di categoria *C*, ma non si dica che le nostre osservazioni non erano logiche.

GUERRIERI FILIPPO, *Relatore*. I rilievi fatti non sono in rapporto ad un aeroporto di categoria *C*, mentre il progetto riguarda invece proprio la costruzione di un aeroporto di questa categoria.

FANELLI. Noi ci preoccupavamo di due elementi: primo, che Genova avesse un aeroporto degno dell'importanza del suo porto; secondo, della lunghezza della pista. Si dice ora che è sufficiente questa lunghezza, però, io ripeto che con 1.800 metri non si avrà mai un aeroporto sufficiente all'atterraggio degli apparecchi moderni.

L'osservazione relativa ai venti dominanti ha la sua importanza, ma, insieme alle altre, non ha più fondamento allorquando si dice che Genova vuole il suo aeroporto comunque esso sia.

SULLO, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Sono state presentate due questioni: una riguarda l'inserimento del Ministro del lavoro fra i ministri che dovranno emanare di concerto il decreto che approverà la convenzione con il consorzio del porto di Genova, e su questo siamo d'accordo, appunto per tutelare i lavoratori e per dare loro tutte le garanzie possibili; l'altra è quella prospettata dall'onorevole Guadalupi, in base alla quale il Ministro della difesa, prima di approvare la relativa convenzione, dovrebbe riferirne in sede di Commissione parlamentare.

Si tenga presente, a questo riguardo, che trattasi di decreti interministeriali concernenti vari Ministeri. Ed allora mi pare che si dovrebbe estendere questa facoltà, questa competenza, alle Commissioni finanze e tesoro, del lavoro, dei lavori pubblici, in modo che siano sentiti i rispettivi ministri. Per ciò, come si può dire che la Commissione di difesa debba avere essa sola questa esclusiva senza sentire le altre Commissioni? Qui c'è una distinzione di funzioni da tenere presente. Nel caso pratico, e nel momento stesso in cui sarà considerata la convenzione, potrà essere fatta questa richiesta e saranno fornite tutte le informazioni necessarie; ma io non posso accettare un ordine del giorno formale con cui si impegna il Ministro della difesa, in quanto ciò andrebbe contro a norme di carattere costituzionale creando, altresì, un precedente rispetto ad altre Commissioni che

hanno pure la loro competenza in materia. Vi sarebbe in altri termini una interferenza di poteri.

Comunque, in linea di massima, io posso anche accettare il criterio secondo cui, allorché saranno richiesti altri chiarimenti in sede di accettazione della convenzione, si possa ritornare sull'argomento. Non ho difficoltà ad accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Guadalupi come raccomandazione, e così pure accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Romualdi

PRESIDENTE. Poiché i presentatori degli ordini del giorno non insistono per la votazione, passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono emendamenti e nessuno chiede di parlare, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

Le opere per la costruzione dell'aeroporto in località Genova-Sestri e quelle per la sistemazione dell'attigua zona ai fini delle esigenze della navigazione aerea, contemplate nel progetto di massima in data 1° febbraio 1951, approvato dall'assemblea del Consiglio Superiore dei lavori pubblici nell'adunanza del 10 maggio 1951, e che sostituisce ad ogni effetto il progetto previsto dall'articolo 1 del decreto-legge 21 ottobre 1938, n. 1803, convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 368, sono dichiarate opere di pubblica utilità.

L'aeroporto di Genova-Sestri farà parte del demanio dello Stato.

È approvato).

ART. 2.

L'esecuzione delle opere previste dall'articolo 1 è demandata al Consorzio autonomo del porto di Genova, il quale vi provvederà a mezzo di appositi stanziamenti sui fondi finanziati ai sensi dei successivi articoli 4 e 5, con l'osservanza delle disposizioni contenute nel testo unico delle norme sulla istituzione del Consorzio, approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive sue modificazioni, ed alle condizioni particolari stabilite con la convenzione di cui al secondo comma del successivo articolo 8.

Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo è delegato ad apportare modifiche al testo unico approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive sue modificazioni, al fine di adeguare le norme sulla istituzione del Consorzio autonomo del porto di Genova ai nuovi compiti al Consorzio predetto affidati per effetto della costruzione dell'aeroporto e delle operazioni di gestione e manutenzione di cui al successivo articolo 9.

La gestione finanziaria relativa alla costruzione dell'aeroporto è tenuta dal Consorzio distinta dal proprio bilancio.

È approvato).

ART. 3.

Le espropriazioni che si rendessero necessarie per l'esecuzione delle opere previste dagli articoli precedenti dovranno essere iniziate entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge e dovranno essere portate a termine entro quattro anni.

I lavori per la costruzione dell'aeroporto e per la sistemazione dell'attigua zona dovranno essere iniziati entro un anno e portati a termine entro sei anni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Il Consorzio autonomo del porto di Genova provvederà direttamente alle operazioni di esproprio sulla base di piani di esproprio e di sistemazione approvati dal Ministero della difesa.

Per ottenere, ai sensi degli articoli 31 e 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, la stima dei beni soggetti ad espropriazione per i quali i proprietari non abbiano accettato la indennità offerta ai termini dell'articolo 24 della predetta legge, il prefetto farà ricorso all'Ufficio tecnico erariale di Genova. Le perizie compilate da detto Ufficio equivarranno, per tutti gli effetti dell'articolo 48 della suddetta legge, alle perizie di cui al citato articolo 32.

È approvato).

ART. 4.

È concesso il contributo statale annuo di lire 500 milioni per 30 anni, dal 1954-55 al 1983-84, a favore del Consorzio autonomo del porto di Genova, quale concorso nelle spese per le opere di cui all'articolo 1.

La misura del suddetto contributo sarà proporzionalmente ridotta se la spesa per la costruzione dell'aeroporto e per la sistemazione dell'attigua zona dovesse risultare inferiore a quella preventivata di lire 12 miliardi e 800 milioni.

È approvato).

ART. 5.

A completare il fabbisogno finanziario per la costruzione dell'aeroporto di Genova-Sestri contribuiranno gli enti pubblici e privati

indicati nella convenzione di cui al primo comma del successivo articolo 8 mediante versamenti da effettuarsi nelle misure e con le modalità e alle scadenze stabilite nella predetta convenzione.

Allo stesso fine, la Camera di commercio, industria e agricoltura di Genova è autorizzata a percepire, con le modalità di riscossione della sovraimposta camerale, un tributo a carico dei contribuenti camerali, commisurato allo 0,50 per cento dell'imponibile dell'imposta di ricchezza mobile di categoria *B* e di categoria *C*, gruppo 34°.

(*È approvato*).

ART 6.

Le eventuali maggiori spese rispetto a quella preventivata saranno integralmente a carico degli enti pubblici genovesi indicati nell'articolo 4 della convenzione di cui all'articolo 8, i quali vi contribuiranno pro quota.

Le attività della gestione dell'aeroporto saranno innanzitutto devolute a coprire le eventuali maggiori spese di cui al comma precedente.

Qualora, in seguito, le attività di gestione dell'aeroporto lo consentano, il previsto tributo a carico dei contribuenti camerali e il previsto contributo degli enti pubblici genovesi e dello Stato saranno ridotti o cesseranno del tutto.

(*È approvato*).

ART. 7.

Tutte le convenzioni e gli atti economici necessari o connessi con la costruzione, manutenzione ed esercizio dell'aeroporto sono esenti da qualsiasi tributo od onere di qualsiasi natura, ivi compresa l'imposta generale sulle entrate conseguenti a dette convenzioni.

Sono altresì esenti da qualsiasi imposta o tassa le contribuzioni di cui all'articolo 5 nonché le eventuali donazioni ed oblazioni devolute per lo stesso scopo e per l'esercizio dell'aeroporto; tutti gli atti necessari per la determinazione e la liquidazione delle contribuzioni suddette nonché quelli necessari per le relative accettazioni; i contratti di appalto per la costruzione e manutenzione dell'aeroporto nonché i contratti relativi alle operazioni finanziarie connesse con gli appalti stessi, compresi quelli per l'eventuale cessione del contributo dello Stato e dei contributi previsti dall'articolo 5.

L'esenzione riguarda anche le imposte comunali, ivi compresa l'imposta di consumo sui materiali destinati alla costruzione e manutenzione dell'aeroporto.

Le contribuzioni di cui al primo comma dell'articolo 5 sono deducibili dal reddito degli enti sovventori.

(*È approvato*).

Vi è ora l'articolo 8:

La convenzione in data 13 febbraio 1954, n. 824 di repertorio allegata alla presente legge, stipulata tra il Consorzio autonomo del porto di Genova, da una parte, ed il Comune, la Provincia, la Camera di commercio, industria e agricoltura, la Cassa di risparmio, l'Ente provinciale per il turismo di Genova; la Società per azioni « Ansaldo », la Società per azioni « Piaggio e C. » e la Fondazione « Attilio Odero », dall'altra, con la quale sono stabilite l'entità, la durata e le modalità di versamento delle contribuzioni che i predetti enti pubblici e privati dovranno devolvere per l'esecuzione delle opere di cui all'articolo 1 nonché i particolari rapporti intercedenti tra le parti, è resa esecutiva con l'entrata in vigore della presente legge.

Con altra convenzione da stipularsi tra il Ministero della difesa e il Consorzio autonomo del porto di Genova e che sarà approvata con decreto del Ministro per la difesa, di concerto con i Ministri per le finanze, il tesoro, i lavori pubblici, l'industria ed il commercio e la marina mercantile, saranno regolati i rapporti tecnici e finanziari relativi all'esecuzione delle opere per la costruzione dell'aeroporto e sistemazione dell'attigua zona.

L'onorevole Guadalupi ha presentato il seguente emendamento sottoscritto anche dall'onorevole Stucchi:

« *Al secondo comma dell'articolo 8, dopo le parole*: lavori pubblici, *inserire le altre*: il lavoro e la previdenza sociale ».

Poiché nessuno chiede di parlare lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo allora in votazione l'articolo 8 con l'aggiunta ora approvata.

(*È approvato*).

Passiamo ai successivi articoli che porrò successivamente in votazione:

ART. 9.

La gestione e la manutenzione dell'aeroporto di Genova saranno effettuate dal Consorzio autonomo del porto di Genova che vi provvederà in conformità della propria legge

istitutiva, integrata dalle disposizioni emanate ai sensi del secondo comma dell'articolo 2, e delle norme che saranno stabilite dal regolamento di cui all'articolo successivo.

Il Consorzio autonomo del porto di Genova farà fronte a detti incombenti con i proventi di esercizio dell'aeroporto, ivi compresi quelli previsti dall'articolo 6 del decreto-legge 21 ottobre 1938, n. 1803, tenendo distinta la relativa gestione finanziaria nel proprio bilancio.

(*È approvato*).

ART. 10.

Apposito regolamento da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la difesa, di concerto con gli altri Ministri interessati, stabilirà i rapporti tra il Ministero della difesa ed il Consorzio autonomo del porto di Genova circa la gestione e l'esercizio dei servizi dell'aeroporto, preciserà i limiti di competenza e di attribuzione tra il predetto Ministero ed il Consorzio e determinerà in particolare le norme per la sicurezza della navigazione aerea nei rapporti con quella marittima nonché quelle relative al servizio dei segnalamenti marittimi ed aerei.

Lo stesso regolamento determinerà le tasse di approdo e le altre tasse che il Consorzio autonomo del porto di Genova sarà autorizzato a riscuotere dagli utenti dell'aeroporto.

(*È approvato*).

ART. 11.

La durata del Consorzio autonomo del porto di Genova, prorogata al 30 giugno 1973, con l'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 1938, n. 416, convertito nella legge 4 giugno 1938, n. 1198, è ulteriormente prorogata al 30 giugno 1984.

L'applicazione delle tasse e delle sopratasse di cui all'articolo 25 del testo unico approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni, è parimenti prorogata al 30 giugno 1984.

(*È approvato*).

ART. 12.

Conservano efficacia e continuano ad applicarsi le disposizioni del decreto-legge 21 ottobre 1938, n. 1803, non modificate dalla presente legge e che comunque non contrastino con la stessa.

(*È approvato*).

ART. 13.

Della somma annua di lire 500 milioni prevista dall'articolo 4, lire 450 milioni saranno stanziati in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa e lire 50 milioni faranno carico agli stanziamenti dei capitoli di detto stato di previsione corrispondenti al capitolo n. 296 dell'esercizio 1953-54.

Alla copertura delle spesa di lire 450 milioni sarà provveduto, nell'esercizio finanziario 1954-55, mediante corrispondente riduzione degli stanziamenti iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anzidetto esercizio nel capitolo concernente il fondo globale per fronteggiare oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

(*È approvato*).

Do lettura della convenzione annessa al disegno di legge:

CONSORZIO AUTONOMO DEL PORTO DI GENOVA

13 febbraio 1954
N. 824 Rep.

CONVENZIONE

CHE SI STIPULA TRA IL CONSORZIO AUTONOMO DEL PORTO DI GENOVA, DA UNA PARTE, IL COMUNE DI GENOVA, LA PROVINCIA DI GENOVA, LA CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA E AGRICOLTURA DI GENOVA. LA CASSA DI RISPARMIO DI GENOVA, l'ENTE PROVINCIALE PER IL TURISMO DI GENOVA, LA SOCIETÀ PER AZIONI « ANSALDO », LA SOCIETÀ PER AZIONI « PIAGGIO & C. » E LA FONDAZIONE « ATTILIO ODERO », TUTTE CON SEDE IN GENOVA, DALL'ALTRA, PER IL CONCORSO NEL FINANZIAMENTO NECESSARIO ALLA COSTRUZIONE DELL'AEROPORTO DI GENOVA-SESTRI.

REPUBBLICA ITALIANA

L'anno millenovecentocinquantaquattro, ed addì tredici del mese di febbraio, alle ore undici e trenta, in Genova, in una Sala del Palazzo San Giorgio, sede del Consorzio autonomo del Porto di Genova;

PREMESSO:

che col decreto-legge 21 ottobre 1938, n. 1803, convertito in legge 5 gennaio 1939, n. 368, erano dichiarate di pubblica utilità le opere per la costruzione del nuovo porto aeronautico e marittimo di Genova-Sestri ed erano stabilite norme per la loro esecuzione e per la gestione dell'aeroporto;

che con lo stesso decreto-legge era approvata e resa esecutiva la convenzione 12 febbraio 1938, n. 418 di repertorio, intervenuta tra il Consorzio autonomo del porto di Genova, la Società anonima « Ansaldo », la Società anonima « Piaggio & C. », la Società « Ilva-Alti forni ed acciaierie d'Italia », il senatore Odero, con la quale venivano determinati i contributi assunti dalle dette Società e dal senatore Odero per concorrere nelle spese di esecuzione dell'aeroporto e stabiliti i diritti riconosciuti a taluni di essi contribuenti;

che per le vicende della guerra le opere di costruzione di quell'aeroporto non potevano essere condotte a compimento;

che successivamente è stato necessario approntare un nuovo progetto e precisamente quello 1° febbraio 1951, debitamente approvato in sede competente;

che detto progetto prevede una spesa complessiva di lire 12.800.000.000 per la quale lo Stato concede il contributo annuo di 500 milioni per la durata di 30 anni, dall'esercizio 1954-1955 al 1983-1984

che per integrare il fabbisogno finanziario la Camera di commercio, industria e agricoltura di Genova viene autorizzata a percepire con le modalità di riscossione della sovrimposta camerale un contributo a carico dei contribuenti camerali commisurato allo 0,50 per cento dell'imponibile dell'imposta di ricchezza mobile di categoria *B*);

che, ad ulteriore integrazione del predetto fabbisogno finanziario, il comune di Genova, la provincia di Genova, il Consorzio autonomo del porto di Genova, la Camera di commercio, industria e agricoltura di Genova, la Cassa di risparmio di Genova, l'Ente provinciale per il turismo di Genova, la Società per azioni « Ansaldo », la Società per azioni « Piaggio & C. » e la Fondazione « Attilio Odero », si sono impegnate a contribuire con le somme assunte a carico dei rispettivi bilanci come appresso specificato;

TUTTO CIÒ PREMESSO:

volendosi, a norma di legge, procedere alla stipulazione di apposita convenzione per fissare l'entità e la durata delle predette contribuzioni, nonché le modalità e le scadenze dei relativi versamenti, innanzi a me dottor Stefano Primavera, Capo sezione appalti e contratti, delegato a rogare i contratti nell'interesse dell'Amministrazione del Consorzio autonomo del porto, e senza l'intervento dei testimoni, avendovi le parti contraenti, d'accordo fra di loro e con me funzionario, rinunciato, convocati dal tenente generale di porto in ausiliaria Filiberto Ruffini, presidente del Consorzio autonomo del porto di Genova, sono comparsi, oltre il generale Filiberto Ruffini, in rappresentanza del Consorzio predetto, i Signori:

Onorevole avvocato Vittorio Pertusio, sindaco di Genova;

Avvocato Giovanni Maggio, presidente della Giunta provinciale di Genova;

Avvocato Federico De Barbieri, Vicepresidente della Camera di commercio, industria e agricoltura di Genova e presidente della Società per azioni « Ansaldo », con sede in Genova, capitale versato lire 1.500.000.000, il quale rappresenta entrambi gli Enti predetti come da deliberazione della Giunta camerale in data 9 febbraio 1954, n. 5768, e da deliberazione del Consiglio di amministrazione della predetta società « Ansaldo » in data 20 luglio 1953 (Allegati *A* e *B*);

Commendatore Pietro Gotelli, presidente della Cassa di risparmio di Genova;

Dottore Natale Galeppini, presidente dell'Ente provinciale per il turismo di Genova, legale rappresentante dell'Ente predetto giusta il decreto ministeriale 7 marzo 1953, n. 121;

Dottore ingegnere Armando Piaggio fu Rinaldo, amministratore delegato della Società per azioni « Piaggio & C. », con sede in Genova, capitale versato lire 1.050.000.000, il quale rappresenta la Società stessa come da deliberazione del Consiglio di amministrazione in data 12 novembre 1953 (Allegato *C*),

Marchese Andrea V. Ardissone fu Giovanni Battista, presidente della Fondazione « Attilio Odero », con sede in Genova, a quanto infra autorizzato con deliberazione del Consiglio di amministrazione dell'Ente predetto in data 5 ottobre 1953 (Allegato *D*);

Dott. Manrico de Rosa fu Carlo, direttore centrale delle Società per azioni « Ilva-Alti Forni e Acciaierie d'Italia » con sede in Genova, capitale versato lire 15.000.000.000, il quale rappresenta la Società stessa, come da deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 15 dicembre 1953 e che interviene nel presente atto ai soli effetti degli articoli 2 e 9 (Allegato *E*);

i quali Signori, della cui identità personale e capacità giuridica io sono certo, dichiarate vere e confermate le premesse di cui sopra;

STIPULANO E CONVENGONO QUANTO APPRESSO:

ARTICOLO 1.

Le premesse formano parte integrante e sostanziale del presente accordo.

ARTICOLO 2.

I contributi assunti a proprio carico dagli stipulanti nella convenzione 12 febbraio 1938, n. 413 di repertorio, approvata e resa esecutiva dal decreto-legge 21 ottobre 1938, n. 1803, per la parte versata sono irripetibili, e per il saldo sono assorbiti e sostituiti dai contributi di cui in appresso.

ARTICOLO 3.

Gli Enti pubblici e privati a mezzo dei loro rispettivi legali rappresentanti, come sopra specificati, si impegnano di concorrere nel finanziamento della costruzione dell'aeroporto di Genova-Sestri con le somme per ognuno di essi indicate:

1°) *Comune di Genova*, lire 2 miliardi e 400 milioni da versarsi in rate annuali di 80 milioni ciascuna per la durata di 30 anni a cominciare dall'esercizio 1954 giusta deliberazioni del Consiglio comunale in data 9 novembre 1953, n. 918, e in data 20 gennaio 1954, n. 82, superiormente approvate nelle forme di legge (Allegati *F* e *G*);

2°) *Consorzio autonomo del Porto di Genova*, lire 1 miliardo e 800 milioni da versarsi in rate annuali di 60 milioni ciascuna per la durata di 30 anni a cominciare dall'esercizio finanziario 1954-55 giusta deliberazioni dell'Assemblea generale del 23 maggio 1952 e del 18 novembre 1953 e del Comitato consortile – Opere portuali e gestione – del 21 gennaio 1954, rese esecutive con le comunicazioni del prefetto di Genova rispettivamente in data 18 giugno 1952, n. 3504, 15 dicembre 1953, n. 7819, e 27 gennaio 1954, n. 417 (Allegati *H*, *I* e *L*);

3°) *Provincia di Genova*, lire 300 milioni da versarsi in rate annuali di 10 milioni ciascuna per la durata di 30 anni a cominciare dall'esercizio 1954 giusta deliberazioni del Consiglio provinciale in data 2 dicembre 1953, n. 15376, e in data 9 febbraio 1954, n. 1615, superiormente approvate nelle forme di legge (Allegati *M* e *N*);

4°) *Camera di Commercio, industria e agricoltura di Genova*, lire 300 milioni da versarsi in rate annuali di lire 10 milioni ciascuna per la durata di 30 anni a cominciare dall'esercizio 1954 giusta deliberazioni della Giunta camerale in data 18 settembre 1953, n. 5309, e in data 9 febbraio 1954, n. 5768 (Allegati *A* e *O*);

5°) *Ente provinciale per il turismo di Genova*, lire 70 milioni da versarsi in rate annuali di 10 milioni per la durata di 7 anni a cominciare dall'esercizio 1953 giusta deliberazione in

data 18 ottobre 1952, n. 254, approvata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Commissariato per il turismo – in data 13 novembre 1952, n. 47627-8735 (Allegato *P*);

6°) *Cassa di risparmio di Genova*, lire 15 milioni da versarsi in rate annuali di 5 milioni ciascuna per la durata di 3 anni a cominciare dal 1953, giusta deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 29 marzo 1952 (Allegato *Q*);

7°) *Società per azioni « Ansaldo »*, con sede in Genova, lire 21 milioni da versarsi in rate annuali di 3 milioni ciascuna per la durata di 7 anni a cominciare dal 1954, giusta deliberazione del Comitato esecutivo Ansaldo in data 12 settembre 1953 (Allegato *R*);

8°) *Società per azioni « Piaggio & C. »*, con sede in Genova, lire 21 milioni da versarsi in rate annuali di 3 milioni ciascuna per la durata di 7 anni a cominciare dal 1953 giusta deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 12 novembre 1953 (Allegato *C*);

9°) *Fondazione « Attilio Odero »*, lire 1 milione, *una tantum*, da versarsi nel 1954 giusta deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 10 settembre 1953 (Allegato *S*).

ARTICOLO 4.

I predetti Enti pubblici e privati si impegnano di versare entro due mesi dell'entrata in vigore della legge concernente la costruzione dell'aeroporto al Consorzio autonomo del porto la prima rata dei loro rispettivi contributi come sopra determinata.

Il comune, il Consorzio autonomo del porto, la Provincia e la Camera di commercio di Genova si impegnano altresì a sostenere, pro quota, l'eventuale eccedenza di spesa di costruzione dell'aeroporto rispetto alle lire 12.800.000.000 preventivate, nonché l'eventuale maggior onere rispetto al piano di finanziamento previsto.

Le attività della gestione dell'aeroporto saranno innanzi tutto devolute a coprire l'eventuale eccedenza di spesa nonchè l'eventuale maggior onere di cui al comma precedente.

Qualora, in seguito, le attività della gestione dell'aeroporto lo consentano, i contributi degli Enti pubblici indicati nel secondo comma del presente articolo e quello dello Stato, di cui alle premesse, nonché il contributo di cui al successivo articolo 5 saranno ridotti o cessaranno del tutto. Detta eventuale riduzione, nei rapporti fra i contributori genovesi, troverà applicazione con precedenza sul contributo previsto dal successivo articolo 5.

ARTICOLO 5.

Entro i limiti della spesa di lire 12.800.000.000 preventivate, la Camera di commercio, industria e agricoltura di Genova si impegna altresì a versare annualmente al Consorzio autonomo del porto di Genova, per un periodo massimo di anni 30, a decorrere dal 1954 un contributo di non più di 200 milioni e in ogni caso non superiore al gettito annuo dello 0,50 per cento degli imponibili dell'imposta di richezza mobile di categoria *B*) e di categoria *C*), gruppo 34°.

ARTICOLO 6.

Il Consorzio autonomo del porto di Genova, coi proventi di cui all'articolo 3 della presente convenzione, con quello del contributo concesso dallo Stato di cui alle premesse e con quello del contributo camerale di cui all'articolo 5 della presente convenzione farà fronte agli oneri relativi alla costruzione dell'aeroporto secondo i relativi progetti esecutivi.

ARTICOLO 7.

Tenuto conto che la Società « Piaggio & C. » si propone, nel comune interesse, d'intraprendere nel suo stabilimento di Genova-Sestri l'industria delle costruzioni e riparazioni aeronautiche, il Consorzio autonomo del porto di Genova concederà alla predetta Società, in relazione anche a quanto previsto dall'articolo 2 della presente convenzione, per la durata di anni venti a decorrere dall'entrata in esercizio dell'aeroporto, l'utilizzazione gratuita dello stesso ai fini della suddetta industria e cioè per prove a terra e in mare o in volo, per manutenzioni, revisioni riparazioni, e collaudi dei propri apparecchi e di quelli dei di lei committenti, tanto sul campo terrestre che sullo specchio d'acqua, per la discesa al quale saranno disposti adatti scivoli.

La regolamentazione dell'esercizio dell'aeroporto che sarà concordata fra il ripetuto Consorzio e il Ministero della difesa-aeronautica dovrà tener conto delle facoltà attribuite alla Società « Piaggio & C. » nella ovvia intesa però che dette facoltà dovranno essere esercitate in modo da non intralciare il funzionamento dell'aeroporto e dell'idroscalo.

I contraenti prendono atto dell'avvenuto subingresso della Società « Piaggio & C. » nella concessione dell'area demaniale precedentemente occupata dallo Stabilimento Odero Terni-Orlando.

ARTICOLO 8.

Nei riguardi della Società per azioni « Ansaldo » le parti contraenti prendono atto che la stessa ha già ottenuto la concessione dell'area demaniale precedentemente occupata dallo stabilimento della Società « Ilva » di Sestri Ponente e che l'« Ansaldo », a causa della mancata esecuzione dell'aeroporto previsto dal progetto 31 luglio 1937, ha dovuto costruire per suo conto e con rilevante dispendio una darsena con doppia diga pel servizio dei vari e dell'allestimento delle navi.

Alla stessa Società « Ansaldo » sarà riservato trattamento esclusivamente preferenziale per eventuali estensioni dell'industria da essa esercitata su zone demaniali che si rendessero libere verso ponente in contiguità di quelle già da essa occupate.

ARTICOLO 9.

Nei riguardi della Società « Ilva » si dà atto che la stessa, coll'avvenuto trasferimento alla Società « Ansaldo » della concessione dell'area demaniale precedentemente occupata dallo stabilimento « Ilva » di Sestri Ponente, conserva ora il solo pontile di Multedo, il di cui esercizio continua ad essere regolato dall'articolo 9 del decreto-legge 21 ottobre 1938, n. 1803.

ARTICOLO 10.

Il presente Atto è soggetto, per la sua validità, alle prescritte approvazioni e all'emanazione dei necessari provvedimenti legislativi.

* * *

E richiesto io Funzionario ho ricevuto questo Atto che ho letto a chiara ed intelligibile voce ai Signori comparenti i quali, dichiaratolo conforme alla loro volontà, con me si sottoscrivono. Si è omessa la lettura degli allegati per espressa volontà delle parti.

Il presente atto consta di numero cinque fogli di carta libera uso bollo, scritti da persona di mia fiducia, sopra facciate numero tredici questa compresa.

per il *Consorzio autonomo del porto di Genova*
Firmato: FILIBERTO RUFFINI

per il *Comune di Genova*
Firmato. VITTORIO PERTUSIO

per la *Provincia di Genova*
Firmato: GIOVANNI MAGGIO

per la *Camera di commercio, industria e agricoltura di Genova*
Firmato: FEDERICO DE BARBIERI

per l'*Ente provinciale per il turismo di Genova*
Firmato: NATALE GALEPPINI

per la *Cassa di risparmio di Genova*
Firmato: PIETRO GOTELLI

per la *Società per azioni « Ansaldo »*
Firmato: FEDERICO DE BARBIERI

per la *Società per azioni « Piaggio & C. »*
Firmato: ARMANDO PIAGGIO

per la *Fondazione « Attilio Odero »*
Firmato: ANDREA V. ARDISSONE

per la *Società per azioni « Ilva-Alti Forni e Acciaierie d'Italia »*
Firmato: MANRICO DE ROSA

(Allegati *A*, *B*, *C*, *D*, *E*, *F*, *G*, *H*, *I*, *L*, *M*, *N*, *O*, *P*, *Q*, *R*, *S*, che si omettono perchè annessi all'Atto originale).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge ora esaminato.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Costruzione dell'aeroporto di Genova-Sestri » (602):

Presenti e votanti	34
Maggioranza	18
Voti favorevoli . . .	32
Voti contrari	2

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione.

Bardini, Baresi, Barontini, Belotti, Bettinotti, Boldrini, Bufardeci, Calvi, Codacci Pisanelli, Corona Giacomo, Cuttitta, Dante, Di Bella, Di Bernardo, Fadda, Fanelli, Foresi, Gelmini, Guadalupi, Guerrieri Filippo, Martino Edoardo, Masini, Napolitano Francesco, Negrari, Pajetta Giuliano, Priore, Romano, Romualdi, Saccenti, Sangalli, Scappini, Stucchi, Villa, Viola.

La seduta termina alle 13.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
AVV. CORALDO PIERMANI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI